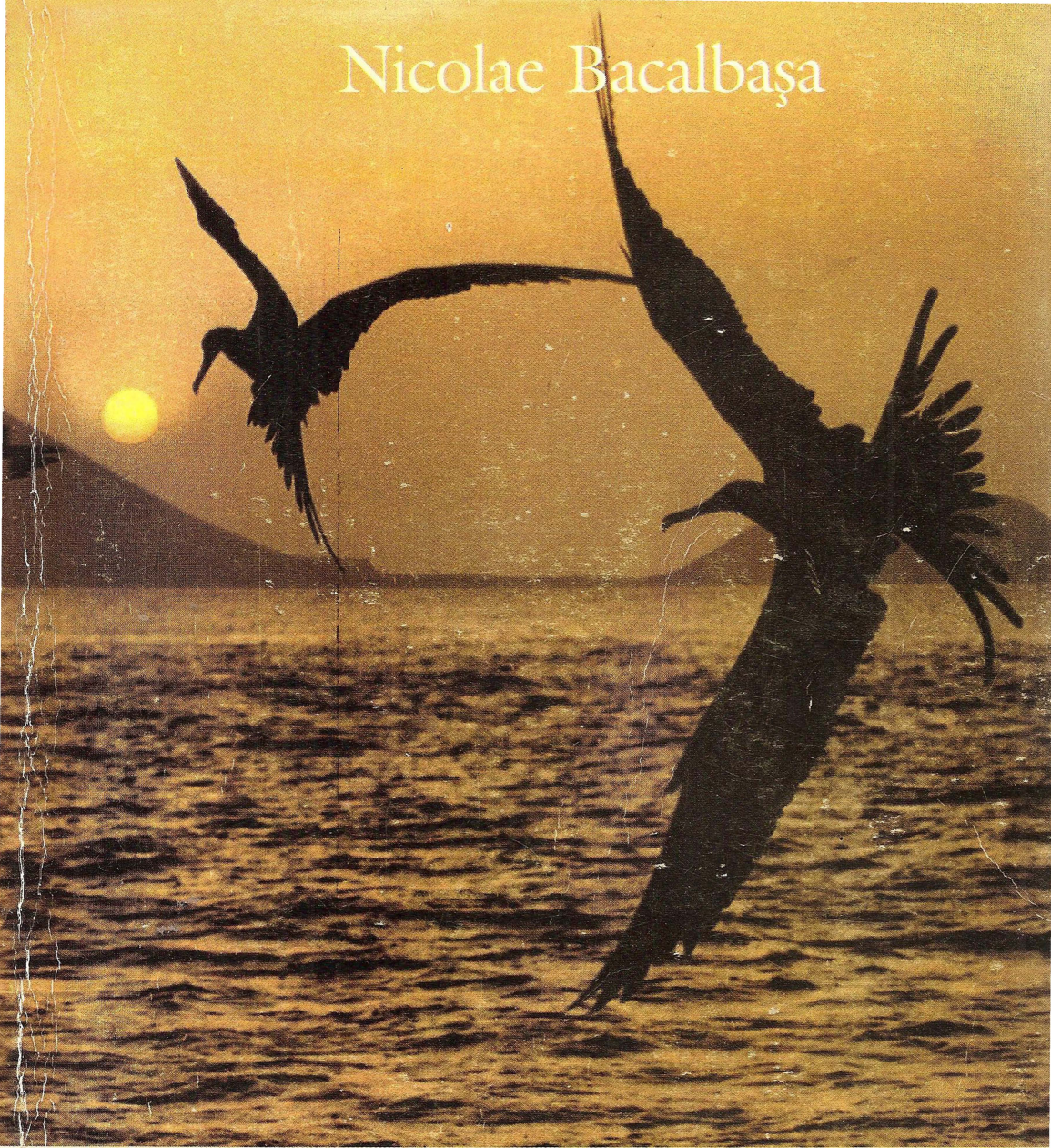


Nicolae Bacalbaşa



Fals Tratat de Navigație



Sub egida Ligii Navale Române



Nicolae Bacalbaşa
Fals Tratat de Navigaţie

Publicat 1997 de
S.C. Alma-Galați S.A.
Editură și Imprimerie
Str. Crizantemelor nr.8
Galați - 6200
România

Sub egida Ligii Navale Române

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale

BACALBAȘA, NICOLAE

Fals tratat de navigație / Nicolae Bacalbașa - Galați :
Editura Alma, 1997

336 p. ; 24 cm.

ISBN 973-9290-12-4

859.0-32

Copyright © 1997 Nicolae Bacalbașa
Toate drepturile rezervate.

Coperta de Nicolae Bacalbașa

Nicolae Bacalbaşa

Fals Tratat de Navigaţie



“A iubi înseamnă a trăi viața celuiilalt”

Părintele Galeriu

“Lumea este o comedie pentru cei ce gândesc și o tragedie pentru cei ce simt.”

Horace Walpole

“Malheur à qui garderait la silence au milieu du désert en croyant n'être entendu du personne.”

Balzac

Pseudo cuvânt înainte

Autorul acestui "Fals tratat de navigație" mi-a înmănat manuscrisul și mi-a cerut ca - în calitate de Președinte al Ligii Navale Române - să fiu de acord ca el să apară sub egida L.N.R. și să-i scriu un "Cuvânt înainte".

De regulă, într-un asemenea "cuvânt", cititorul poate găsi o caracterizare a autorului, o evidențiere a calităților sale și ale operei lui, garanție pentru fericita "umplere a golului" existent până acum în literatura din domeniul respectiv; în final, cititorului i se recomandă călduros citirea lucrării.

Mărturisesc că nu cunoșteam nimic despre doctorul Bacalbașa și nici despre opera sa. Nu puteam să-l caracterizez numai după acest manuscris; eram de la început înclinat să-i refuz propunerea, dar titlul lucrării m-a intrigat. E vorba de navigație și orice este legat de această știință și artă mă atrage ca un magnet și în plus, ar putea fi o lucrare de propagandă sau de cultură marinărească, ceea ce corespunde țelului L.N.R.

După pensionarea mea din Marina Militară, am avut prilejul să petrec câteva săptămâni pe navele comerciale și de pescuit oceanic; a fost o experiență de viață cu totul remarcabilă - greu de înțeles pentru cei ce nu sunt implicați în ea. Ce ar fi putut înțelege domnul Bacalbașa care este doar medic?

Am citit primele pagini. Sunt consemnate acolo câteva cugetări pline de un realism crud, accentuate în continuare cu prezentarea meșteșugită a unor întâmplări și descrierea unor fapte petrecute la bord; m-au captivat și nu regret că mi-am sacrificat câteva nopți.

Într-adevăr, n-am întâlnit în literatura noastră o lucrare care să aibă darul, nu să-mi amintească, ci să mă facă să re trăiesc zilele și nopțile petrecute pe navele de pescuit oceanic, cu oamenii lor, cu viața de la bordul lor, cu necazurile, bucuriile și speranțele lor. Din acest punct de vedere, lucrarea poate fi considerată ca un document de cultură marinărească unic în felul său și Liga Navală Română ar trebui să se felicite dacă sub egida sa va vedea lumina tiparului.

Din nefericire însă, autorul parcă și-a concentrat atenția mai mult asupra unor aspecte negative din viața navigatorilor; sunt mult prea puține cazurile în care sunt prezentate și unele aspecte pozitive - deși, slavă Domnului, la bordul navelor se găsesc destui comandanți și ofițeri dar și alți membri ai echipajelor la care poți admira pregătirea de specialitate, caracterul, curajul, cinstea, politețea, spiritul de camaraderie și de echipă, respectul față de ceilalți...

Privită din acest unghi, lucrarea de față nu face o bună propagandă pentru Marină - nu-i atrage pe cititori spre Marină și viața marinărească. Din contră, pare că mai mult îi înspăimântă, îi îndepărtează și aceasta nu corespunde țelului Ligii Navale Române.

În plus - și poate mai grav - dorind prea mult să păstreze autenticitatea, autorul folosește fără jenă, chiar vocabularul - adesea trivial - al personajelor citate. Nu neg că acest vocabular l-am întâlnit și eu în peregrinările mele pe la navele comerciale; el este într-adevăr autentic - dar nu cred că L.N.R. ar trebui să-l patroneze și să-l propage în masa cititorilor. Sunt deci argumente care ar trebui să ducă la refuzul patronării de către L.N.R. a acestei cărți.

Și totuși...

Lucrarea - o abordare sociologică complexă a lumii navigatorilor - este cu adevărat valoroasă, cel puțin prin faptul că reflectă cu exactitate măcar una din trăsăturile vieții de la bordul navelor comerciale. Și dacă situația se prezintă așa, principala cauză se află în mentalitatea noastră și aceasta fiind determinată de contextul economic în care trăim - din nenorocire - de prea multă vreme.

Poate, peste câțiva ani, când sperăm ca lucrurile să intre pe făgașul lor normal și în țara noastră, autorul de azi să aibă prilejul (în urma unui nou stagiu de ambarcare) să ne prezinte o a doua parte a lucrării, în care realitatea lumii marinărești să-i apară cu totul altfel.

Aceasta este și motivul pentru care, trecând peste imperativele decenței - dar prezentând scuze cititorilor - am fost de acord ca lucrarea să apară sub egida L.N.R.

Sunt sigur că va fi citită cu mult interes de marinarii care se vor regăsi în paginile sale ca actori și nu trebuie să le-o mai recomand eu. Mă simt însă nevoit să o recomand și celor care nu-și desfășoară activitatea pe nave sau în legătură cu ele. Din ea vor putea trage concluzia că Marina de azi nu înseamnă (de fapt nici nu a însemnat vreodată) numai romantism, nostalgie, poezie și muzică, răsărituri și apusuri de soare, de lună; că de fapt viața pe mare înseamnă luptă continuă nu numai cu stihiiile naturii, care, de bine de rău, pot fi azi relativ ușor învinse prin tehnica modernă și pregătirea excepțională a echipajelor, dar și cu stihiiile oamenilor din jur, deveniți cu adevărat lupi și mai ales luptă cu tine însuși, mult mai greu de câștigat.

Cartea descoperă tocmai această latură a vieții pe mare și prin aceasta realizează o selecție a celor care, contaminați de microbul visurilor marinărești sau de cel al dorinței unei îmbogățiri rapide, ar dori să-și încerce norocul pe mare.

Cititorul se va despărți greu de filele cărții și nopțile îi vor părea prea scurte pentru a parcurge conținutul ei; vinovat de această situație este numai autorul și numai lui i se cuvin toate reproșurile.

PREȘEDINTELE LIGII NAVALE ROMÂNE
Viceamiral (r) Bogdan Victor

Colegilor mei de voiaj cu dragoste

Această carte este distilarea trăirilor din perioade însumând câțiva ani în care autorul a navigat efectiv, ca medic de bord în flota comercială română. Însemnările de față sunt un act de sinceritate și ca orice act de sinceritate sunt supuse riscurilor și interpretărilor. Adevărul chiar dacă nu ajunge cu capul spart este un tovarăș de călătorie incomod. Pe apele mărilor adevărul este oglinda unei vieți de extremă duritate a cărei aspecte pot șoca. Rog pe ipocriți și pe mironosiții conveniențelor să nu deschidă această carte. Notele de față vor să fie - cu toate elementele de paradox și ambiguitate - o ofrandă a respectului pe care îl am pentru truditorii mării și s-au născut din nostalgia pe care o are - în pofida a tot și toate - aproape fiecare din cei ce au navigat și pe care viața i-a obligat să se rupă de întinderile apelor.

Cartea de față nu este o încercare de entomologie socială, un insectar a unei lumi exotice, ci o relatare onestă despre oameni la care țin și pe care îi regret ca tovarăși de călătorie.

O precizare importantă privește limbajul folosit. Am căutat să redau ca fapte de istorie orală povestirile colegilor mei cu toată savoarea lor lingvistică, fără a face sterilizări și emasculari verbale. Unele expresii pot șoca dar o lume amputată de parfumul ei lexic devine inerent falsificată. Tot ce este precedat de sigla celor trei puncte (...) este o redare cât mai fidelă a relatărilor unor oameni concreți. Nimic nu a fost inventat. Acolo unde a fost cazul am păstrat numele de familie exacte, nemodificate. Și cei buni și cei răi trebuie să își asume faptele. Faptele se referă și la anii de dinainte de 1989 și la perioada de după.

Au fost unii dintre apropiați care citind manuscrisul mi-au reproșat violența limbajului. Marele romancier american Herman Wouk autorul inegalabilei "Revolte de pe Caine", cel ce a navigat trei ani în flota de război americană a rezolvat problema pe o cale pe care n-am acceptat-o: "O observație în ce privește stilul: trivialitățile și blestemățiile din jargonul marinăresc au fost complet eliminate. Acest limbaj de ocară este în general monoton și lipsit de sens literar, un simplu sistem de punctuație verbală a cărui reproducere într-o tipăritură plictisește pe unii cititori".

Personal cred că Buffon a avut dreptate. Stilul este omul. Limbajul și metaforele marinarului au fost deseori o încântare pentru mine. Am vrut să o împărtășesc cu riscul de a șoca. Un vechi proverb african spune că un buștean care plutește zece ani în fluviu nu devine crocodil. Nu am devenit în acești ani un marinar. Am devenit doar un martor, un martor onest. Închin această carte unui mare necunoscut și nedreptățit, marinarul român.

Thalassa! Thalassa!

Zece mii de mercenari greci ai regelui Cyrus cel Tânăr se retrăgeau cu 500 de ani înainte de Cristos prin Asia Mică.

Retragerea dura de un an; Xenofon, inițial un gură-cască amator, preluase personal conducerea corpului de mercenari. De la el, istoria acestei retrageri va ajunge prin timp până la noi.

Ajunși în vârful muntelui Theces ostașii zăresc Pontul Euxin (Marea Neagră) și mii de voci izbucnesc dramatic:

Thalassa! Thalassa!

Marea!

Aceeași violență a trăirii, a ajungerii, a izbăvirii, același răcnet l-a scos și sufletul meu, când în sfârșit, în mâinile mele a ajuns negru, cu stema argintie a României pe mijloc, CARNETUL DE MARINAR. Cu avizul de îmbarcare și mențiunea - Medic bord.

Eram deja un om între două vârste, cu destule realizări și dezamăgiri în spate dar triumful l-am trăit violent, puștește.

Bord, patru litere pe care le resimțeam ca pe patru lovituri de gong deschizându-mi orizonturile lumii! Începea o nouă complicitate cu marea, care mi-a însoțit copilăria, marea care mi-a închis orizontul geografic și mi-a oferit orizontul visărilor...

Așa cum un miros cunoscut, de mult uitat, te poate arunca înapoi, cu violență, peste ani, carnetul de mușama neagră m-a cufundat brutal în copilărie: Constanța anilor '50 în care mă ridicam, o Constanța năpădită de armata rusească, cu nisipul plajelor arat - fâșie de frontieră... Locuitorii aveau în buletin ștampilă specială... razii în tren și uneori pe stradă...

Case cu olane, acoperișuri balcanice vâlvurite scurt, strâns, ca marea pe hulă mică, cu un Cazinou încă avariata de pe timpul războiului... Valea Portului, năpădită de cucută al cărei miros acru îmi reînvie numai când mă gândesc la el, și Portul - monument al intangibilității, un fel de ORAȘ INTERZIS.

Din când în când, oamenii, care nu mai așteptau să vină americanii, căutau să treacă orizontul. Pe ce apucau.

Totul era păzit, peste tot era suspiciune.

Între mine - copil și mare, era o legătură complicată, nici azi n-am înțeles-o pe deplin, dar pe care am simțit-o adânc, ca pe o rană, atunci când am pierdut marea.

Marea îmi dădea liniștea mărginirii, limesul siguranței.

Bătaia valului în pietrele digului era ca bătaia inimii unui animal miraculos, puternic, care mă ocrotea. Ritmul valului era îngânarea de descântec față de toate incertitudinile și amenințările viitorului meu.

Ce este și ce nu este o carte despre navigație

“La centru de recrutare:

- Bă, îți place apa?

- Da, da, la marină!

- Marș la pompieri.”

“Să citești jurnalul călătoriilor celebre în jurul lumii, de la Magelan la Tasman, la Bougainville și la Cook, înseamnă să te pierzi în pustiurile monotone și fără margini ale mării, mai cu seamă ale mării Sudului, care, ea singură, reprezintă jumătate din suprafața planetei noastre. Înseamnă, înainte de toate, să-i ascuți pe marinari vorbind despre grijile lor; despre latitudini, despre hrană, despre apă la bord, despre starea velaturii, despre cărmă, despre bolile și toanele echipajului.”

Fernand Braudel

O carte despre marinari, este pentru mulți o carte despre țarmuri și porturi, dar o carte despre marinari clădită pe descrierea porturilor este un furt și o minciună.

Este o minciună pentru cititor și păgubire morală pentru marinari - o ignorare atât a vieții cât și a profesiei acestuia. Ca și cum ai descrie o felie de cozonac numai pe baza stafidelor extrase din cocă; o selectivitate care nu traduce decât schilodirea subiectului de către un excursionist schilodit, căci de multe ori aceștia sunt cei ce ajung pe nave și scriu: un fel de scriitori-reporteri străini de navă și lumea ei, care călătoresc cam ca puricele în blana câinelui.

Propunându-și cunoașterea lumii și neputând alege altă cale o cunosc prin intermediul portului căci pentru ei lumea este uscatul, la care ajung de nevoie pe apă. Cunoașterea “prin porturi” este o cunoaștere a lumii de la început lacunară, fugitivă și nereprezentativă.

O astfel de carte ar fi deci o trădare și față de scop și față de mijloace:

Este furat și amatorul de călătorii și cel ce ar lua o astfel de carte în mână, întrebându-se “la urma urmei cum trăiesc oamenii aceștia și ce-i cu ei”.

După ce am navigat am descoperit că de fapt marinăria seamănă al naibii cu propria mea meserie - anestezia; ca și aceasta este 85 la sută plictiseală și 15 la sută panică. Marinăria este Timpii morți și Frică. Ai Timpii morți în care uniformitatea peisajului și previzibilitatea acestei uniformități te lasă cu tine

însuși: nu-ți poți dilua Eul prin împrăștierea în “diverse” și de multe ori te trezești că nu ai ce face cu tine...

Ți se revelează inconsistența ta, existența numai ca re-acțiune, ca răspuns la incitări externe clare și nu ca o realitate în sine, creându-și propriile incitări, având până la un punct o dinamică autonomă, funcționând și când ești scos din priza faptelor concrete. Mai rău, poți intra în anaforul celor câtorva idei obsesive pe care împrăștierea sub stimulare te făcea să le ignori sau să le minimalizezi.

O altă realitate a vieții marinărești, Frica. Frica trăită acut: furtună, incendiu, “pusul” pe uscat, coliziunea, “căderea” motoarelor care te transformă în jucăria pasivă a apei. Frica difuză că oricând orice este posibil.

Când am ajuns prima dată la vapor, seara trăgeam yala. Oamenii au rânjit strâmb și au spus:

- Doctore, pe vapor noaptea ușa nu se încuie.

Se spune că atunci când un bărbat pune un picior în patul femeii Dumnezeu ține un suflet în mână. S-ar putea spune și altfel. Atunci când te-ai pornit pe mare, sufletul tău a ajuns în mâna Domnului.

Te obișnuiești și cu frica dar concubinajul cu ea nu poate să nu te schimbe. Ești stropit cu aghiazma morții.

A pleca este a muri puțin. Marinăria este asumarea și consumarea despărțirilor, a rupturilor periodice.

Căsnicia trebuie să fie un devotament cotidian.

Existența marinarului se reduce la un șir de întâlniri, despărțiri, reîntâlniri, plasă cu ochiuri mari de absență prin care viața se scurge ca nisipul printre degete. Unii poate n-o simt, alții numai o intuiesc, unii însă o trăiesc acut și suferă.

Arabul spune că cel mai important om este omul de lângă tine. Acesta ca și un alt proverb, tot arab - Cel mai prețios lucru pe care îl poți aduce dintr-o călătorie este propria ta piele - structurează cele două axe de angoasă ale marinarului: casa și adâncul de sub chilă.

Marinăria este o meserie în care prin esențializarea decorului te revelezi ție-ți. O experiență care te poate îmbogăți spiritual dar care te poate îngrozi și ruina. Într-un decor încărcat și agitat poți oricând să te sui în carul de figurație al altuia, să maculezi peisaje străine, să tragi ca lipitoarea din seva ce nu-ți aparține, să-ți drapezi nula păcălind pe alții și mai ales păcălindu-te pe tine. Dar în zilele goale când în jur e numai mare și cei câțiva oameni cu care vii în contact s-au plictisit de tine și tu de ei, atunci se dau cărțile pe față.

Și ești obligat să plătești.

De aceea marinarul face examen psihologic. Asemenea unui cazan este periodic revizuit căci asupra sa se exercită presiuni suficient de mari ca să poată fi deteriorat, fisurat și să pleznească când nu te aștepți: au fost oameni care au sărit la baltă, oameni care s-au spânzurat la puntea bărcilor...

Căci întâlnirea cu tine însuși este închiderea cercului.

Șarpele care își mușcă coada.

Ce te poate susține?

Proiecția sentimentală spre casă.

Cultura și interesul multiform pentru viață? Cartea?

Așteptarea uscatului pe care îl abordezi cu chef supravoltat de viață asemeni piratului care merge la abordaj cu sabia în dinți - așteptând apoi să-ți treacă durerea de cap după băutura proastă și pândind semnele eventuale ale bolilor lumefști.

Începi să te gândești ce-i marinăria pentru tine: O meserie, o vocație, un destin, o cursă de șoareci?

În marinărie portul este decorul pentru ageamii, piesa se joacă între valuri.

Este experiența Singurătății, Fricii, Morții, Despărțirilor și a Întrebărilor.

Navigator sau marinar

“LOCuirea este trăsătura fundamentală a ființei”

Heidegger

Cum aş putea defini cât mai corect pe cei pe care îi observ “pe dinăuntru” și cu care încep încet-încet să mă confund, cel puțin ca unitate temporară de “timp, risc și spațiu”?

Uzual sunt denumiți (și orice denumire este o definire istorică, încrustată în limbaj, uneori pierzându-și prin uzură parfumul și sensurile) prin cele două realități fizice în contact - nava sau marea.

Navigatori sau marinari.

Prima mi se pare mai focalizată și mai optimistă. Totuși este înrudită cu un cuvânt compus, naufragiu, unde navei i se alătură latinescul fringere - a frânge. De remarcat că pentru accidentul de automobil sau avion - cel puțin în românește - nu există un termen special. Ori cuvântul este totdeauna formalizarea unei situații simțite și trăite unitar, coagulat, a unei realități ce se impune violent conștiinței.

Navigator, omul navei are și varianta vaporean.

Vaporean este secreția lexică a invidiei, sentimentului barierei ce te desparte de cel ce are un destin mai fațetat, vede mai multe, are geacă de blugi și ceas Seiko. Ura controlată și până una alta distilată numai în intoleranțe verbale disimulate fața de “altcum” și “celălalt”.

Ura provine din comparație, mai ales când se adresează celui pe care îl consideri din toate punctele de vedere egalul tău.

Celălalt seamănă cu mine, nu pare cu nimic mai breaz și, totuși, uite că...

Soljenițin scrie că în Gulag și în sistemul represiv comunist cel mai tare au fost batjocoriți și torturați chiaburii nu moșierii. Căci pentru torționari, proveniți și ei dintre țărani, chiaburul semnifica reușita în cadrul aceleiași lumi.

Nimic nu este mai enervant și provocator decât reușita celui ce părea inițial a fi colegul tău de bancă socială.

Și vecina de la bloc, de pe palier, crapă că “ăla” are carpete, combină, piper și cafea.

- Dă-l în mă-sa de vaporean!

Dacă poate, îl toarnă la Miliție sau la Legea 18.

Poți defini mai larga manu și ceva mai metafizic - marinar. Om al mării, care ară apa lumii.

Aparent o deschidere mai largă și o privire mai generoasă, dar prin excesiva lărgire a deschiderii, ușor neliniștitoare.

După cabaliști, marea este simbolul infinitului.

Să te reclami profesional și existențial (căci în cazul particular al marinarului, munca și viața se confundă topografic) de la infinit...

Sigur, în acest caz, infinitul este numai o conotație dar prin sistemul vaselor comunicante care face din marinărie un mod de existență și de implicare globală, el contaminează noțiunea de marinar și trăirea ei, distilând infinitul în amenințarea posibilităților infinite, prezența ușor grețoasă, de abia ghicită de: lasă că dai tu de dracu’...

Așa cum ducându-te la circ și văzând dresoarea în cușca leilor o admiri, o invidiezi pentru curaj, ți-e frică pentru ea dar pe undeva - foarte, foarte departe în sufletul tău - zău că nu ți-ar displace să o mănânce fiarele.

Căci ăsta-i omul, dual sau mai pe românește curvă.

Și uite așa în ochii vulgului, marinarul e un fel de gladiator cu un grad minim de stimă acordată (că dă-l dracului, doar nu e cosmonaut sau pilot de încercare pe avioane) și cu toate sentimentele ambigue pe care le trezește, în colțurile bine pitite ale sufletului, gladiatorul.

Gândulețul ăsta are multe întruchipări. Și faimosul:

“Dintre sute de catarge care lasă malurile

Oare câte le vor frânge vânturile, valurile”...

tot o armonică a lui poate să fie.

Când spun că marinăria este un sistem bazat pe vase comunicante, mă refer mai mult la golire decât la umplere, la solidaritate în pierdere, nu în câștig.

Este o altă formulare a “factorului minim limitant”, a butoiului baronului Liebig, principiul doagei scurte.

Liebig s-a referit la cultura solului, practic de “intercon condiționare în rău” a unor parametri agrotehnici necesari dezvoltării unei plante.

După mine, însă, în acest caz particular baronul Liebig a formulat una din marile metafore ale lumii.

Umplerea butoiului este condiționată de cea mai scurtă doagă pe care o are (sau de lipsa unei doage). Și vaporul are atâtea doage...

Vaporul navigează pe baza unor principii cunoscute și aceleași. Dar cum se scufundă?

Scufundarea este calea finală comună (cum le place să spună specialiștilor în metabolism) dar până la ea sunt atâtea și atâtea căi.

Tolstoi spunea în Ana Karenina: "Toate căsniciile fericite se aseamănă, dar fiecare căsnicie nefericită este nefericită în felul ei". Același lucru se poate spune și despre nenorocirea pe mare. Ambele denumiri și navigator și marinar au încrustate în ele amenințarea.

Amenințarea plutește tot timpul, inodoră, incoloră, insipidă, dar concretă, când mai densă, când mai fluidă, niciodată absentă. Mirosul, culoarea și gustul ei devin superstițiile. Dacă știi să le citești sensul.

Ia încearcă să fluieri pe vapor, să stai în comandă cu spatele spre prova sau să pui pantofii pe pat.

Încearcă și ai să vezi imediat reacția celorlalți.

Exorcismul latent al gesturilor negative, prin absență, micile tabuuri funcționează perpetuu.

Gide, întrebat cum era în Franța sub ocupație germană, a spus că relativ bine: O cușcă destul de largă. Totul era să nu întinzi mâna spre gratii.

În spațiul fricii latente care este marea, gratiile sunt micile superstiții marinărești. Darul votiv pe altarul fricii.

Amenințarea vine și de la vapor (Merge mașina, merge marina; Duce Gavrilă!) - gândit să reziste între anumite limite și numai cu respectarea unor anumite condiții - o creație artificială făcută și exploatată de mâna păcătoasă a omului (omul e supus greșelii) și de la natură ale cărei dezlănțuiri extreme nu pot fi înfruntate ci cel mult, când poți, și nu poți întotdeauna, evitate prin fugă.

"L'eau c'est la flamme mouillée" (Novalis). Apa este flacăra udă.

Memento mori este șoptit pe mai multe voci de S.O.S. pe care - în mod cert - le prinzi, câteva, într-un voiaj pe mare.

Marea de astăzi - marea radioului - este și o unitate spirituală de destin prin împletire de voci. Atunci când clopotul bate pentru altul - îl auzi.

Această coparticipare, trăire simultană a dezastrului prin radio, a transformat dramele mării într-o imensă psihodramă colectivă. Numai să ai o ureche atentă.

Trei minute de tăcere. Din când în când, la intervale bine stabilite, toți tac la radio cu urechea ciulită la cei ce se tânguie în ghiara morții și cer ajutor.

Salvați sufletele noastre.

*
* *

Ce a fost cu meseria asta marinăria în decursul istoriei?

Fără să vreau m-am ciocnit de câteva repere.

Constantin cel Mare, împăratul Imperiului Roman hotărăște o nouă Romă, un oraș construit la strâmtoarea dintre Marea Neagră și Marea Marmara.

O capitală a imperiului. Deschiderea lucrărilor de construcție (consacratio) s-a făcut în 324, inaugurarea noii capitale șase ani mai târziu. Cu nouă ani înainte de demararea lucrărilor Constantin cel Mare a legiferat legarea de "locul de muncă" a marinarilor și brutarilor. Această legare era ereditară, marinarii erau obligați să îmbrățișeze din tată în fiu această meserie.

Secolul XVII. Extras din scrisoarea unui căpitan francez către amiralul său: "Vă trimit 150 de voluntari marinari. Dacă va fi nevoie de mai mulți vă rog să-mi trimiteți cătușele înapoi".

Și iată o poveste pe care mi-a spus-o un electrician de bord, coleg de voiaj, o poveste strict autentică:

... Eu cred că era prin '53 - '54. Băgaseră margarină străină în Constanța și era coadă la Alimentară, la Antoniadi. Coadă mare. În fața mea era o femeie bătrână. Și a venit, s-a băgat și a luat margarină înaintea noastră o fâță, un curvet. Și baba a blestemat-o. Știi cum a blestemat-o? N-am să uit niciodată.

- Să dea Dumnezeu să te măriți și să-ți ajungă copiii: fata - curvă și băiatul - marinar.

Indignările tovarășului Adam

Doctorul, pe navă, este ca pompierul. Pus să stingă incendiul care izbucnește rar. În rest doctorul face profilaxie, adică nu mare lucru. Și este privit prin prisma acestei ambivalențe - atât a unui om de care, poate, vei avea tu, personal, absolută nevoie cât și ca unul care, de fapt, nu face nimic. Un coleg îmi spunea odată că pacienții te văd întâi cu o cunună de sfânt, cu raze, în furul capului. Asta cât stau în spital și tu ești speranța și amenințarea îngemănate; după ce se externează razele cununii se transformă în coarne drăcești. Nu știi dacă are dreptate sau se înșală. Dacă colegul meu are dreptate, inversând trecutul cu viitorul, doctorul de bord vine între colegii săi de voiaj deja cu coarnele în cap.

Un proverb de pe alte țărâhuri spune că "până nu bubuie tunetul țăranul nu-și face cruce". Medicul de pe navă este privit precum intelectualul în societate: un rău necesar. Termenul necesar cere însă câteva precizări. Cum reprezentanții țăranului care nu-și face cruce" pe navă sunt de multe ori majoritatea, pe navă ceea ce predomină este părerea că "nimic nu este mai scump ca sudoarea de doctor și telegrafist". De ce scumpă? Pentru că este foarte, foarte rară.

Dacă la uscat între cel ce face muncă fizică grea și cel care, cică, "gândește, nu muncește" este un spațiu fizic și social destul de mare ca să nu se irite reciproc, pe vapor suntem compactați. Vaporul este o cutie metalică mărită la scară, în care "sardelele" stau prea aproape una de alta. Și uite așa ajunge tovarășul Adam, fost secretar de partid, să întrebe sincer indignat de ce doctorul nu e scos pe

punte să dea cu ciocanul, că de mâncat știe să mănânce. Tovarășul a fost marinar, a fost avansat, este la primul său voiaj de timonier, meserie care îi impune două lucruri: să știe să țină la timonă, la cârmă, și să priceapă englezește. Nu știe nici una, nici alta ca lumea, deși este un om fără îndoială harnic. Ce îl preocupă însă pe tovarășul Adam nu este ceea ce nu știe, și ar fi obligat să știe, ci de ce doctorul nu dă cu ciocanul, ceea ce doctorul prin regulament nu e obligat să o facă.

Acum că s-a produs, se spune, o revoluție, cică, anticomunistă, pune el întrebări din astea. Aș da tare mult să știu întrebările “suplimentare” pe care și le-ar (și ni le-ar) fi pus când era ditamai secretarul de partid în exercițiul funcțiunii.

Dar lăsând pe alții cum îmi este mie față de de mine însumi, clinician venit dintr-un serviciu de urgență, ocupându-mă de ceea ce oficial se numește “punct sanitar”? Vii dintr-o lume unde ești important, ești solicitat, întâmpinat pe drept - pe nedrept dar cu căciula în mână de nevoiașul-pătimaș, o lume unde uneori reușești să faci lucruri deosebite cu rezultate - tot uneori - deosebite. Vii de la aromele tari, și în bine și în rău, ale marii urgențe. Și aici, ca medic pe navă stai și îți aștepti ceasul utilității. Care poate să vină sau să nu vină. De aici o conștiință a coexistenței simultane, un cocktail turbure. O aparentă inadecvare a posibilităților și mijloacelor la țintă. Ce te poate salva?

Reala dragoste față de cel de lângă tine, semenul, așa cum e, așa cum nu înțelege ce se petrece cu el și pe ce lume se află și conștiința faptului că orice viață este sfântă și dacă poți să-l ajuți odată măcar pe unul din ei rostul tău s-a împlinit.

*

* *

Până la urmă ce înseamnă să fii doctor pe navă? Și de unele și de altele, atât un lucru cât și contrariul său.

După masa de prânz stăm la o tacla la secund, căpitanul cum i se spune pe orice navă. Florin “piticul”, un tânăr absolvent al Institutului de Marină care navigă ca timonier în lipsă de post, apare în ușă aducându-i o cafea. Mă uit lung la el și spun visător:

- Cred că o să mă fac și eu căpitan.

Piticul dispare și după câteva minute intră în cabină. Pe farfurioara cafelei ce mi-o aduce este și un șervețel alb, frumos pliat. Mă privește jucăuș în ochi și-mi întinde cafeaua:

- Cred că tot mai bine e doctor.

Puntea și mașina

Pe vapor trăiesc două triburi, legate prin soartă, dar care nu se iubesc.
Cei albi și cei negri.

Puntea și mașina.

Două lumi diferențiate pe verticală legate prin "oala de comenzi" semănând izbitor cu o ruletă pusă de-a coasta și a cărei felii luminate în culori diferite dau noaptea, comenzi, în densitatea neluminării generale, un aer romantic și sărbătoresc, ceva în genul felinarului - laternă japonez.

Două lumi antagoniste prin raportare la mașină.

Pentru punctist mașina e un mijloc, pentru mecanic este un scop. Punctistul are psihologia chiriașului, mecanicul are psihologia proprietarului. În timp ce punctistul vrea să încarce cât mai mult măgarul, mecanicul se opune cât poate și suferă alături de el. Căci fieroaica și mecanicul sunt complici.

Împărăția lui Hefaistos era sub pământ, a mecanicului este sub punte, practic sub apă. Pentru mecanic vaporul este un submarin. Vaporul călărește un submarin. Submarin care se numește mașină. Cu toate riscurile submarinului. Orice se întâmplă nu vezi, poți numai să presupui. În caz de gaură mare de apă e toate șansele să nu poți ieși afară. Și ai perpetua angoasă a unuia închis într-o cutie ce se deplasează. Cel de pe punte vede încotro și cum. Cel din mașină stă mesnic la pândă.

Și căldura...

Mașina este un amestec dintre "Țările Calde" și "Țările de Jos".

De aici și psihologia mecanicului: a celui care transportă (nu a celui transportat), a celui care privește de jos în sus, a celui băgat la apă.

Știți de unde vine cuvântul infern? De la inferus - cel de jos. Pentru romani infernul este dedesubt.

Dacă puntea sunt bufnițele, mașina sunt șobolanii.

Mecanicii resimt diferența de condiție. Nu de alta spun punctiștilor:

- Vă plătește NAVROM-ul să vă uitați pe geam.

Cine stă deasupra ăla dă din fund!

Cam așa se rezumă relațiile dintre punte și mașină, cei DE SUS și cei DE JOS.

A privi de sus implică o anumită psihologie. A privi în sus - o anumită îndrăgire înrăită.

Șeful mecanic: Nu trag ca ai mei. Du-te în mașină și vezi dacă vreunul e rău. Și du-te la punte. Jumătate sunt trotilați de la ora zece dimineața.

Iar despre ei înșiși spun:

- Mă duc la mine, în groapă.

“Groapa” nu-i un termen exagerat. Mânat de interese meschine (am ceva de băgat la blat), mă duc și eu acolo. O lume stranie, imensă, neliniștitoare. Tot soiul de piese care clăncănesc, păcănesc, suieră.

Nu e totdeauna marea de păcură și apă pe care am întâlnit-o în “Feleac” unde îți picura motorina și apa fierbinte în cap, nu e nici căldura infernală de acolo, nu te sufoci de gaze (faptul că cei de la mașină de pe “Feleac” nu crăpau în primele cinci minute de stat în cart mi s-a revelat ca un orizont nebănuat al medicinei și al rezistenței umane), dar nici farmacie.

Un amestec de scări, țevi, rezervoare, mergând adânc în jos, pe mai multe etaje, împletite între ele.

Motoristul face alpinism pe căldură. Rondul lui este și pe orizontală dar și pe verticală, pe pasarele. Până urci de jos sus, gâfâi.

Un vapor cu două triburi. Dar nu numai omenești. Există chiar și două triburi de șobolani - de mașină și de punte. Fiecare cu nișa sa ecologică, care nu se amestecă. Cei de la mașină suportă zgomotul, căldura, motorina.

Îmi aduc aminte de copilărie, de filmul făcut după Jules Verne “Călătorie spre centrul pământului” sau de filme americane de science-fiction bazate pe imagistică endoscopică. O senzație de neplăcut într-o lume mecanică complexă, neînțeleasă și prin aceasta ostilă. Și o intensă senzație de jenă. Mă uit la spinările musculoase, asudate, încordate deasupra unui utilaj a patru dintre colegii mei de călătorie și realizez neechivalența efortului depus de mine față de alții la a pune umărul sub bârna existenței pe acest vapor.

Câte realități distincte, câte cuiburi de viețuire cu totul diferite în masa cenușiu pătată, nu prea strălucind de eleganță a M/N (motonavei) noastre!

Colegii mei de la punte au mai puțină jenă în oase față de omul care transpiră în mașină. Mergem încet, 7-8 noduri. De ce? Avem scoică pe fund, frânează.

- Scoică, ai,... te-ași. Nu merge mașina înai tare?

Dar când șeful mecanic avea sculament și trebuia să ajungă pe ziuă la Suez ca să prindă agentul să-l ducă la doctor, cum mergea? Zbura! O sută cincizeci de turații pe minut. Tău-vă în Dumnezeu de nemernici...

Sindromul chesonului

Demult, la începutul activității mele de anestezist la Galați, m-am izbit de un accident de decompresie.

Se lucra sub presiune pe fundul Siretului, la un picior de pod. Ieșind prea repede afară de la presiunea mare din cheson, unui maestru i s-a produs o embolie gazoasă. La scăderea presiunii, dacă e prea bruscă, azotul dizolvat în sânge se degajă în bule care astupă vasele asemeni unui dop.

Victima - un om peste cincizeci de ani, corpulent, în comă - trebuia supusă unei comprimări în cheson, pentru ca bulele de azot să se redizolve și apoi unei decomprimări lente, care dura trei ore.

Orice s-ar fi întâmplat în decursul celor trei ore de decomprimare nu puteai forța ritmul. Odată intrat în cheson te supuneai legilor sale inflexibile.

Plin de curajul tinereții, văzându-mă mare (și uitând de sfatul unei prietene - nu te da mai mare decât ești că vei fi obligat să plătești diferența) cu isteria stimulată a curajului, m-am oferit să mă duc să asist victima în cheson. Cu sonde de intubație, laringoscop, mă rog, cu tot dichisul unei reanimări.

Marele avantaj al termenilor, mai ales a celor "școliți", cu iz științific, este că obstrucționează realitatea.

În concretul ei această realitate abstractă (cheson) era un butoi blindat, pe malul pe atunci pustiu al Siretului, ușor ruginit, prin care intrai printr-un sas îngust. După ce intrai, sasul era închis prin trei șuruburi și puteai comunica cu cei de afară făcând cel mult semne printr-un mic hublou.

După ce presiunea urca la trei atmosfere, cu nici un preț, timp de trei ore nu puteai ieși de acolo; presiunea trebuia scăzută în trepte, altfel riscai să înceapă să-ți fiarbă bulele de azot în sânge ca în paharul de șampanie.

După ce am ajuns, am văzut butoiul, am realizat că sunt claustrofobic. Am pălit, mi-am asumat frica, rușinea, impostura - tot cocktailul de umilințe pe măsura fermității nonșalante și virile de până atunci.

Nu am intrat; în locul meu s-a băgat în butoi cu bolnavul un asistent medical de la medicina muncii.

Eu am rămas cu alții pe dinafară, în timp ce nevasta victimei, suflet nevinovat, întreba plină de încredere în domnul doctor și șamanismul cu butoiul:

- Să-i fac o cafea când se trezește și iese din cheson?

Numai că nu avea cui să-i facă. Când s-a deschis chesonul, bolnavul era mort.

Într-o epocă când telefonul, televizorul, zborul cu avionul au rupt echilibrul dintre spațiu și timp, vaporul îl păstrează.

Pentru călătoria cu vaporul "departe" înseamnă "mult timp".

Ești rupt pentru mult timp, cufundat într-un vid de informație orice li s-ar întâmpla celor dragi.

De multe ori comandanții - au acest drept - opresc telegramele care anunță nenorociri.

Ce poate să facă un om în mijlocul Atlanticului?

Și cu cât este mai întins, mai lung intervalul, cu atât crește șansa ca la descoperire să primești brutal - ca un pumn în față - vestea unor nenorociri.

Profesorul Pora, un specialist în viața animalelor de apă, care a participat la o expediție științifică în Oceanul Indian, scria despre vapor:

"Ulițele orașului nostru plutitor nu au decât o singură perspectivă, aceea a așteptării".

Vaporul este cel ce îngemănează spațiul cu timpul trăit ca o ruptură sufletească pe unde năpădește angoasa.
Sindromul chesonului.

Fieroaica

Înainte navigația era o supunere la natură. Vânturile, valurile.

Astăzi este în primul rând o supunere la artefact, la meșteșugul (tekhne) altuia pe care, n-ai ce face, îl înghiți, ca pelicanul. Ispășești pe mare păcatele îndepărtate (în timp și spațiu) ale unui șantier, ale unor administratori, ale unor contabili. Navighezi pe scadență.

Dacă în plus mai ești și tâmpit termenul de onorare a scadenței se scurtează.

Marinarul român despre șantierul din țară:

“Dacă intri în șantier, ieși cu mâțele târâș...”

Dar în alte parte? În altă parte costă, dolari n-avem și se poartă “cu mijloacele bordului”.

Nelu - electricianul, cel care în tot ce povestește are un back-ground de ironie prudentă, ușor revoltată, ușor răuvoitoare - las' că știm noi... - ne povestește odată de cele șase luni de așteptare la Aden. În '79 cu Filioara. Aveau o pală de elice ruptă. Alimente nu mai erau, apa era livrată cu zgârcenie; aer condiționat nu exista, erau 50° la umbră. Niște italieni s-au oferit să repare elicea dar au cerut 33.000 de dolari. Nimeni nu se hotăra ce să facă. Din țară veneau tot felul de ingineri care făceau plajă și buf și plecau tot cum au venit. Mâncau fripturi în același careu cu oamenii bordului, care mâncau “diferite căcaturi”.

S-a decis transbordarea mărfii pe alte nave. Efectuată cu mijloace improvizate, în căldura înăbușitoare de afară era un blestem. Restricția de apă însemna că nu puteai face duș când erai murdar sau când te înăbușeai de căldură. Final au inundat magazia prova și au ridicat pupa scoțând elicea din apă. Timp de o lună oamenii atârnați în frânghie și cu centură de siguranță au tăiat cu bomfaierul pala de elice, cea simetrică cu pala ruptă. Și după cele șase luni de stat în loc s-au târât acasă în două pale.

Te sui pe o navă și încet-încet fieroaica își dezvăluie micile povestioare murdare de familie.

Îl auzi pe skiper:

- Ce.... mea, vaporu' ăsta a fost făcut din resturi!

Ambele bărci de salvare sunt din aluminiu.

Nu se mai admite; normele internaționale pretind fibră de sticlă.

Nu contează, Jean boxează!

Motorul bărcii e bolnav, din doi cilindri merge numai unul.

Trebuie să comandăm barcă la Suez ca să lege parâma pe canal (obligator conform legii dacă se oprește caravana de vase), că pe asta nu suntem siguri.

Nu importă, Jean suportă!

În magazinele intră apa. Defect de construcție. Înainte de a sosi la destinație să predăm marfa noastră, tabla, trebuie să aruncăm peste ea o găleată de motorină ca să-i mai sară rugina.

Și dacă la întoarcere ni se vor da mărfuri generale? Intră apa peste ele și putrezesc.

Trebuie să intrăm și pe fluviu la chinezi...

Intrarea pe râu e o problemă pentru mecanici, la tubulaturile de răcire, chiar fisurate, sărurile din apa de mare lipesc fisurile. Apa dulce le dizolvă însă și totul începe să băltească...

Fieroaica pe care stau este pentru mine o permanentă provocare. Mi se pare ireal să stau pe apă pe un fier.

Desigur, Arhimede ne-a demonstrat că...

Numai că Arhimede era rațional iar eu, din când în când, sunt emoțional.

Le vin est tiré, il faut le boire!

Ai tras dopul, vinul trebuie băut.

Un vapor odată lansat la apă începe să se topească ca săpunul scăpat în cadă. Apa sărată îl roade. Bătăile lui de inimă sunt loviturile de mașon, ciocanul de scos rugină. Râia ruginii vine de îl spuște tot timpul și marinarul cu ciocanul și pensula de vopsea e mereu călare pe el, într-o luptă final inegală. Rugina se umflă în buboane, în mușuroaie și în zilele frumoase auzi bubuitul ciocanelor, scheunatul turbinei.

Ciocănitul a peste zece mașoane ce plesnesc rugina într-o contopire rapidă și neregulată, împletiri și despletiri de ritmuri individuale îmi evocă, răscolindu-mi un sentiment neplăcut, vechiul Egipt. Vaporul ca o piramidă care ruginește; dă-i cu ciocanul, dă-i cu vopseaua, dă-i cu sclavii acestui service primitiv și perpetuu. Un Sisif al coroziunii. Mașonitul se face cu sudoare. În timp ce oamenii dau cu ciocanul am permanent un sentiment de profitor. De parcă aş sta tolănit în rișca în care asudă pedalând mulți alții. Puțini știu că marinar este în mare măsură - ciocănar.

Vaporul are ceva de organism biologic. Pentru a-și menține structura, pentru păstrarea coerenței biologice organismul cheltuiește sub forma "pompei celulare de ioni" două treimi din energia sa, numai ca să nu își risipească sinele. Este energia pentru supraviețuirea în identitate.

Organismul trăiește oxidându-se, vaporul se degradează oxidându-se, ruginind. Oxos înseamnă ascuțit, mușcătură. Rugina mușcă. Ambele, metabolismul organismului și supraviețuirea navei, lupta împotriva mușcăturii ruginei, presupun o muncă permanentă și nespectaculoasă. Înainte de a naviga,

de a scăpa de furtună, stânci, corali, bancuri de nisip, de a se strecura prin strâmtori, vaporul trebuie să se scuture de rugină.

Servituțile trupului!

În lupta asta - cel puțin pe vapoarele românești - avantaj rugină.

Unii bagă vapoarele în doc și luptă cu rugina gospodărește, noi le cârpim pe parcursul voiajului.

Și pe punți și structuri înfloresc petele ruginii...

Iar pe cocă, pe partea imersă, înflorește "barba" - scoici, alge. Dacă se descarcă vaporul după un drum lung și "iese din apă" o vezi. Și asta se ia. Vaporul trebuie bărbierit periodic.

Și mai sunt și alte forme curioase de autoconsum.

Bunăoară, afli că șobolanii ți-au ros temeinic parâmele. Pe mare trebuie să lupți permanent contra timpului care îți mănâncă vaporul precum Saturn (Cronos) pe proprii săi copii.

Navalizare

Navalizarea este adaptarea prin construcție la solicitările mării. Totul trebuie să reziste la scuturat, la lovit...

Bunăoară NAVROM-ul este un enorm consumator de becuri. Spre deosebire de alte echipamente, becurile nu sunt navalizate și li se scutură filamentele. Marea uzează echipamentele. Posibil și oamenii.

"Dintr-un om poți face marinar, dar din marinar nu mai poți face om" mi s-a spus odată.

Observație polisemică, deschisă, o poți interpreta cum dorești. Toți marinarii au din când în când mici căderi când la roata lor dințată dintele nu mai calcă pe dinte...

Domnul Șef (titlu aproape aristocratic al Șefului Mecanic pe orice vapor) poreclit pe vaporul nostru Domnul Diriginte...

Un copilăș cu chelie, om în vârstă, fin, cu ironia blândă.

Nu suportă să se țipe în mașină. Un om cu mai multe probleme psihice în trecut. Le evocă foarte discret dar nici nu le ascunde. A trăit două scufundări și trei incendii. O dată a fost ars destul de rău. La scufundarea lui "Ploiești" în strâmtoarea Mesina, cineva i-a preluat moartea.

Trebuia la acea oră să fie în mașină de unde nu a scăpat nimeni viu. Gaura rezultată din coliziunea cu o altă navă fiind foarte mare, inundarea compartimentului mașinii a fost practic instantanee și oamenii au fost presați de apă pe grătare.

A ajuns sinistrat într-un hotel la Mesina; se făcea anchetă, erau compătimiți dar și reținuți - deși victime.

Și drept morală, din vitrină la hotel, zâmbetul strâmb a lui tovarășu' Ceaușescu! L-au întrebat pe hotelier. Era plătit să-l țină acolo în vitrină. Făcea business cu zâmbetul lui tovarășu' din România.

*
* *

Noaptea, ne întâlnim cu un petrolier în Golful Aden.
Trecerea se face după reguli clare:

*Verde-n verde,
Roșu-n roș,
C-așa-i drumul din strămoși...*

Începe secundul, care e în cart, o poezioară mnemotehnică a unui vechi comandant de marină.

Acu' treaba-i încurcată, după regulă ar trebui să ne evite el, dar după estimarea situației se pare că i-ar fi peste mână.

Așa că secundul contactează petrolierul prin VCF (radiotelefon):

- Tanker bound to East. This is a ship four miles ahead of you.

(Petrolier mergând spre Est. Vorbește vasul cu patru mile în fața ta.)

Asta cum merge prin gura golfului sigur trebuie să aibă radarul pornit...

What about green to green?

(Normal se trece roșu-n roșu; dar dacă îl evităm noi, formula devine verde-n verde).

- Ship four miles ahead. I read you loud and clear. Green to green. Thank's you.

(Vas cu patru mile în față. Vă aud foarte bine. Verde în verde. Mulțumesc).

- O.K. Have a nice trip.

Limbajul este codificat, un sleng marinăresc nicăieri scris ca atare, dar perpetuu uzitat.

I read you loud and clear.

Te citesc tare și clar.

Orice micro-univers are ca cheie de boltă, ferment ce încheagă, propriul limbaj.

Spelarea pe litere pe mare este o nouă formă de pictografie, oricât de paradoxal, orală!

F e foxtrot

T e tango

X e X-ray!

Cifrele se descompun - componentele se pronunță dual în spaniolă și engleză.

Zero este "nada - ziro".

Găoacea spirituală a marinarului e tapetată cu practici verbale tradiționale. O întâlnire, un schimb de amabilități...

Numai că povestea are și o altă cheie de citire.

După ce ne despărțim de petrolier, Moise, căpitanul îmi explică:

- Pe mare trebuie să ții tot timpul seama de nebuni. Și cine se duce pe mare? Numai un nebun...

Sigur că eliberarea brevetelor se face foarte strict și riguros, dar...

Mi-au povestit unii de un ofițer II punte; a terminat institutul la 37 de ani, la seral. Până a terminat, pleca în voiaj cu foaia ruptă din catalogul Nekermann și obiectul încercuit - în funcție de ce comandă îi făceau șefii de catedră.

Era alcoolic; când era băut era violent, umbla cu cuțitul și avea marota să urce în comanda, să schimbe de drum.

Mi s-a povestit despre un comandant de peste cincizeci de ani, cam straniu care de la un timp auzea cum cântă piticii pe mare.

- Auzi cum cântă piticii?

Până în ziua (sau noaptea) când a sărit la baltă și dus a fost în Mediterana.

Eroarea umană este cauza incidentelor critice în 45% din cele petrecute la stațiile atomo-electrice, 60% din catastrofele aviatice și 80% din catastrofele pe mare.

Ochiul

Țin minte cât m-a izbit ochiul Domnului de pe frontonul bisericii de pe Calea Victoriei vis-à-vis de Academie.

Ochiul unic, fără pleoapă, simbol al Esenței și Cunoașterii divine la creștini.

Ochiul fardat al egiptenilor, simbol sacru pe care îl găsim pe toate operele de artă - sursă a fluidului magic, ochi lumină purificator.

Ochiul este un stăpân al mării din vechime.

Navele aheenilor ce atacaseră Troia aveau pieptul purpuriu și "ochi" albaștri la prova, ne relatează Homer.

... Malta, bărci din lemn, vopsite în verde sau albastru.

Pe provă OCHIUL - ochiul zeului egiptean Osiris, protectorul marinarilor.

... Macao. Pe prova galioanelor o gaură rotundă și vopsită imită ochiul, ne relatează Ibanez în călătoria sa în jurul lumii.

Marinarii chinezi nu au încredere să se imbarce pe un vas dacă acesta nu are ochi. Ei știu că astfel în timp ce dorm sau în întunericul furtunii jonca lor care prin faptul că există dobândește o viață misterioasă, ca toate obiectele, va vedea recifele și stâncile, ocolind acele primejdii ca un animal prudent. În Vietnam, o joncă nouă, în timp ce i se străpung și se pictează ochii se spune că "i se deschide lumina".

Ochii!

Delirul lui Țuculescu pe mare.
Vaporul e noaptea ceacă - un ochi roșu și unul verde.
Reia, fără să știe și în scopuri pragmatice, o veche tradiție mistică.
Și la vechi indieni și la taoiștii chinezi cei doi ochi nu sunt echivalenți - ei reprezintă cele două surse de lumină, soarele și luna.
Tradițional, ochiul drept (soarele) corespunde activității și viitorului, ochiul stâng (luna) pasivității și trecutului.
Și uite așa batem marea cu soarele nostru într-un bord și cu luna în altul.
Doi ochi diferiți ca și cei ai sufletului nostru.
Sufletul după Silesius, are doi ochi - unul privește timpul și celălalt este întors spre eternitate.

Echipaj

"Two is company, three a crowd".

"Blestem. Există o mare diferență între un birjar și un profesor universitar dar nici o diferență între o ședință de birjari și o ședință de profesori universitari."

Cuvântul provine de la germanicul skip-navă. A intrat în franceză prin forma normando-picardă. A echipa a însemnat a îmbarca, apoi a asigura o ambarcațiune cu toate cele necesare. Final "echipaj" a ajuns să însemne ansamblul oamenilor navei. Oameni diferiți, de vârstă diferită, diferiți și ca nivel cultural dar predestinați unei conviețuiri strânse, timp îndelungat în cușca metalică strâmtă numită vapor. O conviețuire prea lungă, prea aglomerată și inevitabilă.

Colegul meu, doctorul Covrig, vorbea odată despre monotonie: când pun mâna pe fundul nevestei parcă aş pune mâna pe propriul meu fund. Dar monotonie, repetarea până la saturație a fețelor cu care te întâlnești în spațiul îngust al existenței cotidiene, poate fi încă partea foarte bună a lucrurilor. Mai rău este când te întâlnești zilnic și nu poți evita oameni care îți repugnă, care te scârbesc, care te revoltă, pe care ajungi să-i urăști.

Demult am văzut un film american "Lanțul" cu Sidney Poitier. Doi deținuți, un alb și un negru, legați de același lanț, reușesc să evadeze. Sunt legați de lanț, soarta lor este una și ura face parte din această soartă. Filmul se termină omenesc și optimist, un imn al solidarității umane și al depășirii prejudecăților. Numai că asta e în film iar în viață de multe ori este exact pe dos.

Dezavantajul vieții pe vapor este că fiecare stă prea adânc cufundat în detaliile vieții celuilalt. Prea aproape. Un câine dacă intri prea aproape în spațiul său vital, dacă îi depășești zona lui de gardă, te mușcă.

Un tablou trebuie văzut de la o oarecare distanță. Atunci este tablou. Privit de prea aproape vezi numai zgrunțura culorii ce își pierde sensul. Un echipaj suferă de nevroza animalelor de cușcă îndesite prea tare la grădina zoologică. Și apoi omul îl cunoști cu adevărat la pușcărie, la armată sau pe vapor. Acolo își dă măsura.

Zarganu', colegul meu timonier, o viață pe mare, afirmă categoric:

"Vaporul fără comandant poate mai pleacă - dar fără curve - niciodată".

Dintr-o altă discuție:

- Câți suntem?
- Patruzeci (eram 32).
- Cum atâția?
- Păi sunt cincisprezece care fac cât doi.
- Hai bă, las-o.
- Nu bre, nu la muncă mă refer, la curvie.

V-am povestit vreodată cum a picat Mitică marinarul cu buful, la vamă, la Constanța?

Uite cum stau lucrurile, așa cum ni le-a spus într-o noapte înstelată pe la ecuator, Mitică a cărei mizantropie deriva din tot soiul de experiențe în sânul unui colectiv unit - unit de pereții coliviei numită vapor.

... "Am băgat într-o magazie din prova. Aveam eu acolo un loc pe care-l ochisem, am făcut un pod de scânduri. Am băgat la blat trei inși acolo, cartul nostru; erau 150 de kile de cafea și 50 de cartoane de țigări. Locul bun de tot, n-aveau cum să-l găsească. Dar era noapte cu lună când am lucrat, se vedea din comandă. Sigur ne-a văzut căpitanul. Când a venit la Constanța controlul n-a găsit nimic.

- La orice mineralier care vine din India sau din Brazilia - Venezuela trebuie să găsim. Știm că aveți și avem ordin să găsim. Dacă nu găsim nimic atunci facem supracontrol, demontăm și poate vă găsim totul.

Și atunci în acest no man's land între nimicul din mâna vamei și amenințarea care plutea asupra Totului, și-a zis căpitanul să le da o "gaură". Căci ei se mulțumesc cu una singură.

- Căutați la magazia 7. Parcă e ceva...

Și au găsit.

Numai că cei trei țapi ispășitori ai echipajului, care a scăpat - că toți aveau băgat la blat - n-au fost de fapt despăgubiți.

S-a făcut o chetă; unii au dat, alții n-au dat; s-a strâns puțin, foarte puțin și ce s-a strâns a oprit șeful mecanic care avea de plătit o amendă de 10.000 lei (pe banii vechi, sumă mare) pentru că a poluat apa în port cu carburanți. Mitică practic n-a primit nimic, a primit ceva doar așa o amăgire.

Cu căpitanul ăla Mitică a mai navigat, s-au mai întâlnit pe vapor.

- Bă Mitică, v-au dat oamenii banii?
- Foarte puțin, dom' căpitan, foarte puțin...

Suflete mari, boieri, păguboși, curve, naivi, victimele conjuncturii și victimele băgatului la înaintare.

Echipaj.

Moartea cu chip de femeie

*Nu răul de mare e răul cel mare
Ce-l roade în piept pe matroz
Ci lipsa femeii și lung-așteptare în porturi
Sunt racili ce-l rod.*

*De foame scoți colți ca de câine
Și muști de sub talpă pământ
Dar foamea din sânge vrea altfel de pâine
Ce-ți apără dorul flămând.*

*De sete bei apă stătută din smârcuri
Storci spuma de mare s-o bei
Dar setea din sânge doar fragede sfârcuri
Ți-o sting, și-alinări de femei.*

*Năvălă-n localuri, năvală-n taverne
Cu ochii setoși și flămânzi
Și Calea Lactee coboară la scene
În ochii femeilor, gingași și blânzi.*

Autorul versurilor este un truditor al mării, un timonier care a publicat cândva, undeva, cumva, o culegere. Acum câțiva ani era pensionar în București. Un om ce și-a rimat și ritmat, cât s-a priceput, viața și suferințele pe apă.

Femeia, una din marile suferințe.

Femeia a fost și este blestemul omului pe mare. Blestemul setei neostoite. Blestemul, prețul supunerii la instinct. Preț ridicat plătit de marinăr înainte, plătit și acum. Marinărul a fost întotdeauna un plătit de lux. Descoperirea Americii pentru Europa a însemnat și descoperirea sifilisului. Este astăzi aproape sigur că sifilisul a fost adus în Europa de către prima expediție a lui Cristofor Columb (1492-1493). Până la Columb sifilisul era o boală a Americilor, blândă și culmea, nevenerică.

Sifilisul este o boală cu transmisie venerică (prin contact sexual) și nevenerică și totodată o zoonoză, o boală pe care o fac și omul și animalul. Această boală datorată unei bacterii anaerobe, *Treponema pallidum* dă modificări

caracteristice ale scheletului. Pe un asemenea schelet al unui urs, aparținând unui exemplar ce a trăit acum 11.500 de ani și prezentând leziuni caracteristice de sifilis, schelet găsit în America de Sud s-a precizat că boala exista încă de pe atunci. Pe scheletul omului martori ai infecției sifilitice apar cam în anul 600 după Cristos când în America apar comunități agrare stabile și relativ mari. Îmbolnăvirea se făcea neveneric, o cale presupusă fiind copiii, care se înghesuiau unul în altul în nopțile friguroase. Marinarii lui Columb s-au îmbolnăvit veneric. Dar la europeni boala și-a schimbat caracterul. Ea a devenit epidemică, rapidă și mortală. Evoluția era înspăimântătoare: pielea și țesuturile suferinșilor se descompuneau, putrezeau și cădeau extremități, organe genitale. Oamenii deveneau niște mutilați, urât mirositori, mulți mureau.

La scurtă vreme după întoarcerea lui Columb în Spania, mercenarii spanioli au participat la asediul Neapolelui în armata regelui francez Carol al VII-lea.

Mercenarii au început însă să moară ca muștele, se pare că din cauza noii boli, sifilisul. Când armata a fost demobilizată boala în formă venerică s-a răspândit prin toată Europa. Și nu numai Europa. În forma sa virulentă în 1506-1509 atinge China! Nimeni nu a scăpat de sifilis. Toate capetele încoronate ale trecutului aveau strămoși sifilitici, niște antecedente care s-au resimțit și asupra lor.

Tratamentele la început au fost barbare și inutile: în 1503 chirurgii-bărbieri din Franța "vindecău" sifilisul arzând rănile produse de boală cu fierul roșu. Apoi însă au apărut mercurul, arsenicul, bismutul, iar în cele din urmă penicilina.

Marinarul putea să răsuflă ușurat. Toți navigatorii celebri au avut sifilis: Cristofor Columb, Ferdinand Magellan, căpitanul James Cook. Este drept că de-a lungul istoriei ei s-au aflat într-o companie selectă: Ludovic XIV al Franței, Petru cel Mare al Rusiei, Napoleon, Nietzsche, Goethe, Beethoven.

Iată însă, în 1981 în S.U.A. este semnalat primul caz de SIDA.

O boală a maimuței africane apărută la om după ce a mâncat carnea acesteia?

Nimeni nu știe precis. Dar ce se știe este că femeia poate fi o condamnare la moarte.

Marinarii sunt din nou victime sigure prin ceea ce o reuniune a Organizației Mondiale a Sănătății (OMS) și a Organizației Internaționale a Muncii ce a avut loc la Geneva în octombrie 1989 a definit ca context de risc: mobilitate geografică, posibilități restrânse de contacte sociale la bord și la țărm, diversitate culturală a mediului de muncă.

Recunoașterea marinarilor ca o grupă de risc SIDA nu duce numai la grija față de ei. Duce, cel puțin în unele părți deocamdată, la îngrijorare și discriminare. În Coreea de Sud pentru a coborî la țărm și se cere un certificat de non-contaminare SIDA. Va fi măsura anulată în urma protestelor sindicatelor marinărești sau o vor aplica și alții? Viitorul este nesigur.

Există și metode sigure de a nu face SIDA.

Femeia gonflabilă “de cauciuc” a apărut în Anglia cu 300 de ani în urmă. Majoritatea cumpărătorilor erau marinari. Primele modele aveau dezavantajul că nu puteau fi transportate decât în mărime naturală.

Nu puteai să-ți ascunzi “legătura”. La mijlocul secolului XVIII li s-a pus până și păr pubian - șuvițe de păr natural cumpărate de la tinere nevoiașе. Dacă o vroiai fecioară, nici o problemă. Un fabricant din Glasgow a produs asemenea păpuși având himen. După întrebuintare o puteai readuce la fabrică să o feciorești la loc. (Procedeu nu tocmai original, câte feciorii nu au refăcut cu câteva fire colegii mei ginecologi în zilele noastre!).

Avantajul păpușii este că e fidelă și nu îți dă nici o boală. Nu totdeauna. Mi s-a povestit, și cel ce a făcut-o mi-a jurat că e adevărat, că un individ care a intrat în cabina comandantului și i-a violat păpușa a făcut o blenoragie.

De când am navigat nu am văzut niciodată o păpușă, ca medic nu cred că se poate lua chiar în felul ăsta o blenoragie dar... “dacă n-ar fi nu s-ar povesti”.

*
* *

E, tânărul ofițer mecanic cu care am bătut mările sudului. Subțire, hieratic, parcă rătăcit pe vapor și în lume. Civilizat, prudent.

Vine în comandă, noaptea; și el e nevrozat, departe de casă, nu poate dormi. Ca și mine, de aceea ne întâlnim aici în miez de noapte.

- Ce faci doctoreaso?

- Bine conte de Bielă-Manivelă!

Și încet-încet ne înșurubăm în Marea Tăcla.

- Cum sunt tailandezele, inginerule?

- Ei, cu risc. Eu eram cam speriat, mi-era și mie frică de boli, dar după trei zile de dezmăț general n-am mai rezistat.

Eu aveam un principiu să fug ca de dracu de cele drăguțe și s-o iau pe cea mai urâtă, că e cea mai sigură. La boli mă refer.

Era una, Tămponata (parcă o lovise vagonul, avea un nas de se întindea de la o ureche la alta). Cu un păr negru de bătea în violet. Nu era frumoasă dar avea faimă bună și se bucura de succes. Aveam 39 de oameni în echipaj și trecuse pe la vreo trei sferturi. Cum să o iei pe asta?

Chestia asta că cea mai urâtă e cea mai sigură, o fi adevărată dar nu totdeauna.

Unii au luat-o pe Maimuța, urâtă că ai fi fugit de ea ca de dracu dacă ai fi întâlnit-o în piața Chilieii în Constanța, ba ai fi și scuipat. Dar pe vapor...

Eu de Maimuța ar fi trebuit să am parte conform principiului meu, dar s-a găsit unul să o iubească, dobitocul, a luat-o șapte zile la cabină (20 de parai pe zi), i-a mai luat și ceva țoale. Curată. Toate erau curate și spălăcioase, toată ziua spălau de ale băieților și lenjeria proprie. Curată Maimuța dar i-a dat tipului

și păduchi lați și sculament. Și culmea i-a dat păduchii lați chit că era rasă jos. Eu am luat pe una mai boccie, care nici nu a circulat prea tare, a fost numai pe la alți trei. De unde știu, păi ne-am întâlnit cu toții - blenoragie și Trichomonas. Altfel însă fată curată, nu punea mâna, aveam toți banii în cheson într-o carte; nici nu a deschis chesonul. Aveam o mulțime de sucuri, antidot de la vapor, i-am zis să ia când vrea, dar nu o făcea decât dacă i-l dădeai în mână. Oricum, când am văzut că mă ustură, m-am dus la asistentă. Căci, culmea, aveam asistentă la bord. Jenă mi-era, dar, mă rog. Mi-a făcut Eritromicină și Moldamin. Dar nu mi-a trecut că aveam și Trichomonas. Așa că m-am dus la Singapore la doctor. Când mi-a spus să mă dezbrac și s-o scot de frică și de emoție nu o mai găseam. Parcă dispăruse!

Mi-a luat sânge din venă, secreție de pe uretră cu o ansă și a început să moșmondească ceva. Mie mi s-a oprit inima, am zis că am SIDA că prea moșmondea. În fine, mi-a dat tratament, două săptămâni de zile nu aveam voie să beau, dar părea că lucrurile o iau pe calea cea bună.

Numai că într-o zi mi-a zis unul:

- Voiăștia cu scurgeri sunteți niște fericiți. Doar că faceți niște injecții în cur și ați scăpat. Dar să vezi dacă faci vegetații!

Eu cu ideea asta în cap, odată, când am ieșit din mașină (și e o căldură acolo, transpiri a naibii) mă uit și înlemnesc: vegetații! De fapt erau niște scame albe de la chilot care se lipiseră de prepuț. Am înnebunit. M-am uitat imediat în oglindă să văd dacă nu am albit. Știam că se mai întâmplă ori acum mă simțeam mai rău ca oricând. Am atins-o pe una: dură. Și când am atins alta s-a luat pe deget. Am văzut atunci că e scamă. Dacă poți să te ridici în aer, să plutești de bucurie, atunci asta era starea mea. Simțeam că plutesc.

*NOAPTEA-I NEAGRĂ
P... - I NEAGRĂ
CINE STĂ SĂ MAI ALEAGĂ...*

Vulgar? Nu vă place? Vă revoltă? F

F. este un om blând, civilizat, tipicar, care-și iubește nevasta și copiii. F. nu este un infractor, F. este o victimă.

Piesa "Marinari și curve" nu-i o comedie, e mai mult o tragedie. Înainte de a arunca piatra urmează sfatul biblic și judecă-i pe toți, punându-te în locul lor.

Povestea unui galbin și a unei parale

Total e semn al unei clipe. O semnificație.

Geamul unuia din cele două hublouri din baraca lui Florin "Piticu" este opac perlat. Înaintea lui Florin acolo locuia un stagiar.

La Bangkok, când au venit gagicile, una i s-a băgat în cabină, practic s-a mutat la el. Neinvitată.

Stagiarul a cărui dominantă era buful nu femeia, care își ținea banul, n-a vrut să-i facă nimic.

Atunci ea a luat scrumiera și a dat în el, nu l-a nimerit dar a plesnit geamul. Fiecare loc e o suprapunere de istorii. Un foitaj.

Sunt atât de complexe încât de fapt fiecare clipă e o renaștere a locului.

Poate dacă am reuși și noi, ca indivizi, să ne pierdem continuitatea ar fi cu mult mai bine.

Femeia asta ascunde pe cineva în baie (Natura nu suportă vidul)

“Mai amară decât moartea e femeia”

Ecleziastul

Mai țineți minte versul lui Marin Sorescu? “Femeia asta ascunde pe cineva în baie”. Nicăieri nu este mai adevărat ca pe mare.

Pe navă se îmbarcă un asistent medical. Prospătură care nu a mai navigat. O victimă desemnată. La miezul nopții cei de pe comandă văd că are hubloul luminat. Nu doarme. I se dă un telefon și este chemat la cafea. Și fiecare “intră cu lozul”, “bagă din top”. Secundul, părând a continua o conversație întreruptă, povestește cum a prins-o pe nevastă-sa; arta e să pari cât mai dezinvolt și verosimil. Comandantul, calm, liniștit, oftează: “copiii nu-mi seamănă... dar asta-i situația, știu, dar acum ce vrei să fac, să plec din casă și să mai și plătesc pensie alimentară...”

Altul, jos în careu, băgat și el în complot, i-a spus asistentului medical, cârânit, negru la față, că mai aveau de făcut radă trei săptămâni “Nu mai fi nervos, ori o lună ori patru luni tot aia-i. Femeia nu stă mai mult de două săptămâni”.

Și uite așa azi, așa mâine, până când odată când era singur cu cel ce îmi povestește, într-o noapte, în comandă, asistentul s-a înroșit brusc ca un rac, fețea i-a devenit purpurie și izbind îngrozitor cu pumnul în masa de comandă a spus între dinți:

- Numai să vin eu acasă și să-mi spună că e obosită! (la o dovadă directă aici că putea să se gândească, să o imagineze).

Toți s-au speriat că prea l-au montat dar nu mai aveau loc de întors înapoi.

Oricum, a fost singurul drum al asistentului medical. Alt voiaj n-a mai făcut. A renunțat la navigație.

... Operațiunea "Stimularea imaginației".

Dacă tragedia este un catharsis, în doză mai mică devine venin, te face apt de îndoială, de transfer care te ține în domeniul posibilului. Nu te eliberează, te înlănțuie.

O aplicație a principiului a făcut "Făureiul" pe Dunăre.

Cădea noaptea, trebuiau să urce cu vaporul spre Galați și pilotul nu prea are voie să navigheze pe întuneric.

Și atunci skiperul și Romeo telegrafistul "au băgat din top".

Când a urcat pilotul la bord se cam însera, urmau să ancoreze. Romică a început, continuând de la mijloc, așa zisa relatare cum și-a prins nevasta când s-a anulat o prezență la bord.

Povestea, povestea iar pilotul gălățean plecat de acasă se albea, se trăgea la față.

După care îi spune skiperului:

- Dom'comandant dacă aveți curajul și vă luați răspunderea, poate sărim peste seară și ajungem la Galați.

Skiperul care urmărise cum înghite pilotul nada, s-a lăsat greu, apoi mai ușor și în final a acceptat.

Vorba lui Epictet:

Din tot ce sunt lucrurile cel mai mult sunt gând.

Glumele despre funie în casa spânzuratului au o ambiguitate pe care neofitul mării încă n-a încorporat-o.

Un naiv, la primul voiaj, ciulește urechea și imaginația.

- Nu se poate, dom'le. Nu se poate. Las' că ai să vezi și tu. Cum o să vii acasă din voiaj o să te întrebe nevasta:

- Ai venit? Când pleci din nou?

Și vine naivul acasă și nevasta, ce crezi, exact asta îl întreabă. Cu sau fără rea intenție.

Numai că omul - preconditionat - îi trage o bătaie și vine să se culce la vapor.

Un altul, în lungile seri din comandă când întunericul șterge fețele și permite o curgere și mai largă a discursului, gândului și dezvelirii, navigă prudent între cele două ape ale glumei și exorcizării:

- Eu dau telefon: un telefon costă mai ieftin ca o căsnicie.

Și mă așteaptă acasă pijamalele călcate...

În filigran adică pijamalele uzate de "Neluțu"...

Naivul întinde urechea, ascultă și venind acasă găsește... pijamalele călcate. Scandal monstruos. Căci una e să știi prețul și alta e să-l plătești.

Pe mare poate să reziste numai ăla pe care îl țin mațele să plătească.

- Ce e un leu doctore pentru un telefon? Nimic. O căsnicie costă mult mai scump.

Cel care îți ține locul are o denumire generică pe care toată lumea o știe - Neluțu.

Specialiștii în teoria limbajului susțin că în societățile primitive denumirea e o formă de luare în posesie. Cine pe cine posedă?

Toți știu de bancul cu Neluțu, mai puțin nevasta.

Și uite așa unul primește telegramă de acasă de la nevastă:

“Neluțu vrea mulinetă.”

Neluțu este cumnatu-său. Așa îl cheamă. Și totuși...

Amuzament gros al colegilor de navă.

Nevasta nu știe de sinonimia involuntară a lui “Neluțu”.

Neluțu vrea... Neluțu e la fel de prezent în viața fiecărui marinăr ca Sfântul Duh în viața catolicului.

Cel mai important om e omul de lângă tine.

Acest proverb arab este blestemul vieții de marinăr atunci când nu pleacă de la cazul rar - înțelepciune, nu cinism - al lucidității asumate.

Atunci totul devine un regret, un minus habens dar nu o suferință. Altfel însă... altfel totul devine un fel de SIDA, bombă cu mecanism întârziat care nu știi când și cum “va plesni”, factor de autodistrugere încorporat structural în orice căsnicie.

Căsnicia devine o minciună fastuoasă căci orice venire este o sărbătoare; o sărbătoare a schimbului de bunuri: buful contra familie. Vidul se încheagă în bancul ambiguu cu Neluțu care “acum îmi bea cafeaua și îmi fumează țigările”.

Iar descântecul e prin banc:

*Tatăl meu e marinăr
Și cară ca un măgar
Iar mămica mea cea bună
Dă tot buful pentru...*

*Eu... marea în Biscaya
Tu trotuarul în Mamaia
Pe mine mă... hula
Pe tine te...*

Cum poți interpreta bancul cu Bulă? Îl ascult în comanda de navigație, unde stă cartul dar și o mulțime de gură cască, așa, un club.

“Bulă vine la doctor:

- Am venit pentru nevastă-mea. Se întâmplă ceva cu ea. La fofoloancă are părul în partea de sus întors în sus iar din partea de jos întors în jos.

- Și cu ce te deranjează pe dumneata?

- Pe mine nu mă deranjează deloc, dar râd prietenii de mine.”

Toți ascultătorii râd, se distrează. Haz mare dar mă întreb dacă rânjetul nu e strâmb și dacă este, vorba lui Bulă, în ce parte. Ce e în mintea lor? Se consideră prietenii, se consideră Bulă? Sau și una și alta?

Toți tac apoi. Serialul “marinărul și femeia lui” este reluat în hazul general.

“Trei marinari: un amerian, un rus și un român schimbă impresii. Americanul: Eu îi iau nevastei din fiecare oraș câte ceva, săptămânal dau telefon

că avem satelit la bord. Când vin acasă din port sun la telefon ca să nu am surprize.

Rusul: Îi iau și eu nevastei cât pot, sun din porturi că satelit nu avem; în port acasă dau telefon, că așa-i civilizată.

Românul bea, bea și tace.

În final: Eu nu-i dau nici un telefon. Vin tiptil acasă, cu băta, sun și apoi fug la geamul din spate.

În cinci ani nu am ratat nici unul”.

Într-unul din voiaje, documentându-mă despre India, găsesc în Mahabharata despre femeie:

“Jumătatea omului, prietenul său cel mai credincios, un izvor continuu de virtute, plăcere și bogăție, un tovarăș în singurătate, un părinte la sfat și un repaos în trecerea prin sălbăticia vieții”.

Da, nu e ușoară soarta marinarului!

Alcool

Cuvântul provine de la arabul Al-cuhul. La început termenul desemna orice pulbere fină. Provenea de la Kohl, pulberea fină de antimoniu pe care femeile egiptene și arabe o foloseau la “dres” ochiul.

Alchimiștii Europei de sud au folosit ulterior cuvântul pentru esențele obținute prin distilare de unde a derivat și uzul curent al acestuia. În perioada elenistică (sec. IV-V după Cristos) la Alexandria, pe atunci cel mai mare oraș și port al Mediteranei, a fost descoperit procedeul suflării sticlei. Astfel s-a deschis drumul fabricării alambicului și obținerii de substanțe pure.

Chimiștii arabi au folosit alambicul și distilarea pentru a obține parfumuri. În secolul XII la Salerno, în sudul Italiei, este obținut alcoolul pur folosit inițial ca medicament.

Ciuma din secolul XIV ce a bântuit Europa a dat un imens prestigiu alcoolului și a impulsionat răspândirea și consumul acestuia.

Se considera că cei ce beau regulat alcool nu vor muri niciodată. Numele franțuzesc al țuicii este “eau de vie”, apa vieții. Celebrul whisky provine de la un vechi dialect irlandez de la visce - apă vie la care s-a lipit și key - cheie, a stimula, a atâta.

Se deschidea cutia Pandorei pentru o toxicomanie majoră - alcoolismul. Cucerirea lumii s-a făcut sub semnul alcoolului.

După praful de pușcă alcoolul a fost al doilea instrument al “civilizării”. Manhattan, insula ce constituie nucleul actualului New York înseamnă în traducere “local unde ne-am îmbătat”. Insula a fost cumpărată de olandezi de la indienii nord-americani pe trei butoaie de rom.

“Tăria” este una din coordonatele majore ale vieții pe apă.

Vaporul este un loc unde se consumă, se vinde și uneori se produce alcool. Câți băieți străluciți, unii ajunși comandanți, nu și-au băut cariera și mințile pe navă!

Alcoolul, această fereastră de vulnerabilitate, a înghițit multe caractere și cariere.

De ce bea omul?

De singurătate, de frică - căci marinăria este o frică cu mereu alte fețe, de moarte, de apă, de vamă, pentru cei de acasă..., de viciu căci intrat în anaforul “hai să luăm una mică”, cine a băut va mai bea. Omul bea pentru că navigă și dându-și toată agoniseala pe chefură ajunge să navige ca să bea.

Pe mare am văzut comandant cu psihic labil, altfel abstinent care se făcea praf la trecerile prin strâmtori, acolo unde ar fi trebuit să fie mai treaz ca oricând, acolo unde era greu și riscant. Se îmbăta de frică.

La intrarea în port în Calcutta, unde trebuia să pătrunzi de pe destul de rapidul fluviu Hooghly, cel mai vestic braț al deltei Gangelui, într-o ecluză atât de strâmtă că bordajul navei o rădea pur și simplu și situată practic perpendicular pe fluviu - șeful de echipaj, concertmaistrul acestei însăilări a gigantului de metal prin urechile de piatră era beat mort.

Cu cine a băut? Cu căpitanul!

Băieții noștri au reușit până și performanța de a îmbăta pe canalul Kiel pe pilotul neamț!

Tu stai și dormi în cabină iar sus în comandă e ori timonierul praf ori ofițerul de punte ciupit...

Cu Callatis în drum spre America de Sud, în largul Atlanticului.

Seară, contururile din violete devin negre, totul se șterge.

Suntem mai mulți adunați în liniștea întunecată a comenzii.

Deodată o mică plesnitură pe apă. Cineva a aruncat un obiect la baltă.

- Ia vezi, nu strigă nimeni?

- Stai liniștit Doc, nu-i nici o problemă, de la brazilieni încolo trebuie să fim cu bunghiul, că o sticlă de votcă e acolo unu, doi parai.

Băutura te poate face om. Poți înmulți banii cu câteva baxuri de whisky fie în Scandinavia prohibiționistă, fie în țările habotnice ale islamului.

Dar riscurile sunt pe măsură.

Dacă vaporul “cade” primul care plătește oalele sparte este comandantul. Ca să ai marfă trebuie să o cumperi din locuri tradiționale, prin “export” fără taxe vamale, ieftin. Dacă aprobă un asemenea export, comandantul este vulnerabil, dacă nu îl aprobă își urcă în cap echipajul care s-a dus să are apa pe mare ca să scoată un ban.

Dacă se face export și cât anume se admite (trei sticle pe cap de om, un bax, mai multe baxuri...) este o problemă cheie a voiajului.

Dacă ai procurat, încep grijile. Ești ca o gravidă care așteaptă cu frică nașterea. Necazurile încep din momentul achiziției.

La Suez arabul, porc, poate să te dea în gât.

El știe încotro se îndreaptă vaporul și trage un telex la Bombay la vamă că motonava românească "Cutare" are la bord 100 de baxuri de whisky. Arabul are câștig dublu: o dată că ți-a vândut marfa și alta că te-a vândut (căci primește cotă parte de la vameși).

Marfa trebuie băgată cu grijă "la gaură" de obicei undeva în jungla de cotloane metalice ale mașinii căci dacă toți ar ascunde unde îi taie capul și ar da cui cred că ține, ar fi moarte curată. Trebuie dat tot, grămadă și cui trebuie.

Te caută bișnițarii și de obicei vin cu șalupa după ce ai ieșit din port. De regulă bișnițarii sunt bara-bara cu Vama. Dar nu totdeauna. Riscul există. Există riscul ca bișnițarii să nu vină și atunci ori bei whiskyul ori îl dai la baltă. Ia încearcă să bei singur două baxuri de whisky în trei săptămâni!

Debalastarea băuturii a fost una din cele mai pasionante experiențe ale vieții mele de marinar.

În câteva minute trebuiau scoase lăzile, lăsate de pe bordajul înalt pe șalupă, numărați banii, verificați să nu fie falși. Tot echipajul se înșiră într-un șarpe nesfârșit de pe scările din "mașină" (a cărei adâncime este de un bloc cu trei etaje) până pe punte. Primii care trec lăzile din mână în mână sunt dintr-un grup privilegiat de la mașină care știu unde e "gaura". Gaura nu este un domeniu public, este un secret bine păzit de o minoritate de inițiați.

Gaura este folosită și la băgat buful în țară ori acolo sunt unii care te pot da în gât. Au fost și ei prinși la rândul lor și acum sunt obligați să scuipe la Poarta II sau la Vamă. Că altfel ori îi închide ori le ia avizul de navigație. Cu buful este precum era cu chiuretajele la mine la spital: toți fac, toți cred că au pile, nu știi cine te toarnă din cei de lângă tine, este și tolerat de autorități dar și reprimat din când în când, nu cade cel mai vinovat iar conjunctura poate deveni soartă...

Contrabanda cu alcool se face pe încredere. Treaba este mult prea serioasă ca să se practice "țeapa". Bișnițarii îți dau jumătate de bani în port și jumătate când ridică marfa afară, în radă, uneori chiar cu nava în mișcare ei fiind în șalupă sub bordul ascuns vederii.

Numai că românul nostru are des mentalitatea omului de afaceri de tipul "apucă-i poșeta și fugi..."

Au fost nave care au fugit cu avansul și nu au dat marfa.

Au fost unii și mai "deștepți" care au băgat în sticlele de whisky ceai.

Ei și-au tras profitul dar vapoarele românești care au venit după aceea au fost privite ca mâncătorii de lebede la Viena.

... Cea mai bună treabă e un transport de zahăr din Cuba.

Îți faci un alambic, bagi fructe de tot felul și zahăr din cală și toată noaptea - pic, pic, pic.

Merge la o adică și fără zahăr. Au făcut unii pe scară largă la indieni. Un sac de mălai, o mână de drojdie, pui alambicul la treabă.

Alcoolul pur obținut era puternic diluat, băgat în sticla de la apa minerală de jumătăți și uneori se puneă și o etichetă de la "țuică".

Venea indianul.

- Ce-i asta?

- Miroase. Îți place? Trei dolari sticla.

Și culmea, mergea comerțul.

Alcoolul e o flacăra ce te arde.

Și descoperi că ajungi să faci ce nu ai fi crezut niciodată că ești în stare.

Așa am descoperit eu sensul expresiei "a bea cu capul în cheson". Chesonul e un dulap.

Mai ai mult prea puțină băutură, nu mai poți să împarți.

Te grăbești, iei sticla, dai un gât și o pui repede la loc.

Degrabă intri cu capul în cheson iar afară nu îți mai iese decât bucle.

Frumos, n-am ce zice!

Rar, Dumnezeu îți face și cadouri.

Unul din băieți în timpul bulăului era deranjat de rostogolirea unui corp greu în tavan; tavanul e dublu, să treacă țevăraia.

Desface melamina, bagă mâna în gaură și reușește să găsească o sticlă de cognac "Napoleon". Plină.

Comoara (că în voiaj când ai terminat totul, o sticlă de cognac e o comoară) ascunsă în timpul unui control de vamă, și-a așteptat ceasul.

Câte fețe nevăzute nu are alcoolul!

Suetă în comandă, povești, glumițe - toate având încifrate o viață, o experiență. Toate prezentate cu umorul și mimica vie a unor oameni tineri, pentru care culorile vieții încă nu s-au fanat, afectivul este dublat - în orice circumstanță - precum căptușeala de la haină, de seva tinereții care îi dă turgor.

Între altele, povestită cu chef (ceva din chefurile nebune cu care se făceau dansurile - carnavale ale morții în Evul Mediu) povestioara cu vaporeanul care întors din voiaj vine acasă și găsește casa goală. Nici o sârmă, nici un bec, ce să mai vorbim de mobilă.

În casa goală, în baie, nevastă-sa.

- Ce-ai făcut femeie? Unde-i mobila?

- Am vândut-o.

- Și unde-s banii?

- În pungi.
- Și unde-s pungile?

Indexul femeii se întinde spre pielea mototolită, atârând în falduri de sub ochi.

Toți rânjesc, căci posibilul e numai una din fațetele de latență ale realului.

*
* *

Alcoolul, prietenul nostru, căldura securizantă care îți cotopește mațele, liniștirea sufletului prin degetele fixate pe păhărel. Totuși...

Cum e cu băutul pe mare?

Șeful mecanic de pe "Filioara", premiantul întâi ajuns pe mare, teoretician a tot și toate mi-a dat odată, gânditor, definiția.

Teoretic trebuie să fii apt în orice moment ca în caz de... să te salvezi cel puțin pe tine.

Vorba lui Ilf și Petrov din "Douăsprezece scaune", biblia miștocărească a Comunismului: "Nu bea, căci în starea de ebrietate poți fi capabil să te îmbrățișezi cu dușmanul de clasă".

Întâi haleala și-apoi morala

"... Mângâierea trupească a poftei de mâncare"
Conrad

"Omul este ceea ce mănâncă"
Feuerbach

Așa ne învață Bertolt Brecht. Este ce ne-a spus mai elegant deși mai puțin plastic și Napoleon: Drumul spre inimă trece prin stomac.

Haleala, iată marea obsesie a oricărui membru al unei societăți penitenciare. Iar marinăria, asta-i situația, este o societate penitenciară tipică. Izolare, disciplină, autoritatea - oricum ai lua-o și ai justifica-o - excesivă a unui comandant.

Mâncarea devine una din obsesiile și refulările unor oameni care au preocupări limitate, pe măsura orizontului vizual și totodată obsesive - ce se mai întâmplă acasă, dacă toți sunt sănătoși, lipsa femeii.

Există psihanaliști care susțin că ingestia de alimente este o formă vicariantă, de înlocuire, a activității sexuale. În lipsă de altceva dai din fălci.

Pe urmă într-o societate în care Protestul și Contestația sunt prohibite iar turnătorul face parte din viața ta de zi cu zi, o formă admisă de protest este legată de mâncare.

O ocazie minunată de a-ți manifesta personalitatea sub forma agresivității. Dar nu numai. Cum alimentele trebuiesc completate periodic, iar actele le semnează comandantul este o posibilă ocazie pentru cel din urmă să bage laba în cambuză. Cambuză se numește ansamblul spațiilor frigorifice ale vaporului unde se depozitează alimentele. Pentru asta, pentru “a băga laba” trebuie să fii “bara-bara” cu bucătarul și cu ofițerul trei de punte, care face pe intendentul. Le “tragi” ceva, le este și frică de tine și... merge. Cu riscul ca, uneori, echipajul prost hrănit, când se îmbată, să te alerge, așa comandant cum ești, cu toporul. S-au mai văzut și din astea pe vasele românești.

Câți “bagă laba” este greu de spus dar în cadrul urii de jos în sus, reversul aversului de serviciu - lingușeala de jos în sus (să trăiți, dom’ comandant) faima asta s-a lipit strâns pe reputația comandanților. Este deja o piesă de folclor.

Stau de vorbă într-o noapte de insomnii comune, după două săptămâni de radă la coasta Braziliei cu Nea Crăcană, comandant bătrân, în prag de pensie. Nevrotic, bănuitor și scârbit de toate.

- Dom’ comandant, la companii străine se poartă uniformă?

- Numai la cele serioase. Lor de fapt le convine căci uniforma de ofițer de marină este respectată. Eu am două rânduri, o uniformă de lucru și una de gală. Aia o îmbrăcam când mergeam la comandamente. Dar era riscant, mai ales în troleibuz. Că erau - cum le spune doctore, la maimuțe? - macacele dom’le. Și macacele te comentau cu voce tare.

- Uite dragă, ăsta e comandant (că vedeau macaroanele pe mânăcă la uniformă). E din ăia care fură din cambuză și vin soții noștri din voiaj și nu mai sunt buni de nimic.

Doctore, uniforma nu-i bună pentru România.

Ei oricum, ce scapă din mâna comandantului ajunge pe mâna bucătarului. Aici un echipaj poate avea noroc sau poate avea ghinion. Un voiaj cu un bucătar nepriceput, murdar sau răuvoitor (uneori toate trei laolaltă) este un voiaj blestemat.

Sigur că puteai să scapi de el la următorul voiaj, comandantul are dreptul să-și aleagă echipajul, dar nu chiar totdeauna.

“Tohan” un vaporeș de 4.500 de tone. Vapor bun, merita să te ții de el din toate punctele de vedere. Minus bucătarul...

Bătrân, operat de stomac, slab (putea să facă baie într-o sticlă de pepsi), mereu cu vată în nas (când intrai în bucătărie și îi vedeai vata din nas nu mai aveai chef chiar de nici o mâncare). Era așa de murdar că găseai uneori etichete de la borcane în mâncare. De gătit gătea ardeiat, piperat, că nu-ți trecea niciodată jigăraia de pe gât; și spurcat la gură. Dacă îi ziceai ceva, obiectai cât de timid la ce băgai în gură, odată spunea: “să-mi sugi...” și arăta cele atârănătoare. Chit că el era bucătar și tu căpitan, adică comandant secund. De dat jos au încercat dar nu au reușit niciodată, avea un frate colonel pe “Lenin” (la Constanța securitatea era pe Lenin, ca și cum l-ar fi călărit, ca și cum ar purta-o în spate - pe Lenin).

Ei, la revoluție, primul lucru pe care l-au făcut a fost să-l dea afară. Pentru cei de pe "Tohan" revoluția a avut gust de mâncare adevărată.

Doamna (tovarășa) Bobe, cu care a navigat Costică Foxul, ofițer de punte doi, avea ea pe cineva la "Casa Albă", la partid, dar nu prea mare. În schimb știa și să amenințe și să toarne. Doamna Bobe s-a angajat ca bucătar-brutar-ospătar, un fel de Pico della Mirandola al serviciului bucătărie. Ea a aranjat să fie singură, fără alții; chiar dacă va fi muncă mai multă poate ieși un ban și nu e bine să fie nici martori nici cu cine împărți. Doamna Bobe era analfabetă. Pe ăia care nu știu să scrie îi depistezi când trebuie să-și facă lista de bunuri pentru diversele vămi, inclusiv cea românească. Doamna Bobe a scris în loc de blue-jeans - "gugii".

Când centralizatorul vamal a ajuns la vama Constanța (toate bunurile cumpărate se centralizează pe un act oficial al vasului, bătut la mașină și semnat de comandant) fetelor de la vamă le-au ieșit ochii din cap.

- Cine a bătut centralizatorul? Cine a scris gugii?

Foxul, imperturbabil:

- Eu, că dacă așa a declarat tovarășa, eu i-am respectat declarația.

Analfabetă-analfabetă dar s-a priceput totuși să scrie un denunț la securitate și să-l trimită prin poștă de la Singapore.

Asta când a văzut că nu se poate lipi de nici o afacere.

Că ea venise să facă bani.

În China, răcnea la comandant:

- Stăm aici că nu vă treziți din beție și vă este frică să plecați. Lasă mamă, că vă dau eu în gât, am eu grijă de voi. Pe toți o să vă lege Securitatea!

Foxul era atunci ofițer III de punte, răspundea de cambuză, era cumva șeful ei. Și a venit să-i dea instrucțiuni privind cambuza, dar respectuos că era mai tânăr, chit că-i era șef.

Și o dată doamna Bobe scoate polonicul din oala de fasole și se repede la el să-i dea în cap.

- Și ce-a pățit Foxule?

- Nimic. Că la Constanța când am acostat era plin de mașini negre. Și secure și miliție și vamă și căpitănie. Că trimisese reclamații și turnătorii prin poștă, ba chiar la Singapore s-a dus și la ambasadă. Și la noi cine turna, nu pătea mare lucru, că de, era util.

- Și acum, după revoluție, mai navigă?

- D-apoi cum.

*
* *

Mitul despre Popye marinarul care mănâncă spanacul și își umflă mușchii, cu care ne încântă studiourile Walt Disney exprimă poate cel mai bine raportul dintre marinar și alimentația sa. Căci spanacul, alimentul ideal care aduce fier, recomandare generală medicală și dietetică, este un mit.

Acum o sută de ani, într-o lucrare, tipografii au mutat din greșeală o virgulă la zecimale și au mărit arbitrar în acest mod de zece ori conținutul de fier al spanacului. Iar greșeala a devenit bun comun și loc public al dietologiei. Eroarea a fost incidental legată de imaginea marinarului. Incidental dar semnificativ. Căci sute de ani alimentația marinarului a fost grevată de greșeli și necunoașteri pentru care s-a plătit cu vieți.

*
* *

Orice poate fi prilej de supărare. Căci supărarea zace în om și masa este numai un pretext.

Unii urlă că nu e carne (s-a furat!), alții că e prea multă carne (facem ateroscleroză!).

Masa "oficială": comandant, secund, șef mecanic, șef telegrafist, doctor. Comandantul, slab, nevrotic, ca o molie negativist-disprețuitoare în timp ce mănâncă o ciorbă de oase:

- Carne, numai carne! Am să uit și cum mă cheamă!

Șeful mecanic, smolît, cu nasul turtit și siguranță de sine ușor brutală, de bulibașă:

- Nu-i nimic, dom'comandant, o să vă scriem cu vopsea pe ușă.

Masa este un moment important pe vapor. Și unul din momentele când ne întâlnim cu toții, ofițerii la careu ofițeri, ceilalți la careul echipaj.

Moment de comunicare, masa are totdeauna și o latură spirituală. Este un moment al întâlnirii. Cuvântul simpozion vine de la grecescul *sumposion* - banchet. Numai că banchetul la vapor are uneori multă, multă culoare locală.

1992: Oceanul Atlantic, o navă mare care transportă grâu între America de Sud și Mediterana.

Masa de prânz. Comandantul acru, nervos, sborșindu-și buza disprețuitor precum cămila:

- Cum e masa?

- Bună, dom' comandant.

- Bună pe dracu! După mâncarea asta o să ajung să mă ling pe cosor ca Bobiță.

Bobiță, câinele nostru, amestec de pechinez cu șorecar, are o predilecție pentru igiena în public a părților sale intime. Gică, șeful telegrafist (ca șef de serviciu, stă la masa nr. 1 cu comandantul) este palid de indignare. Nu zice nimic la replici, dar după plecarea lui dom' comandant explodează;

- Nu-s scârbos dar nici așa, tu-i mama lui!

În aceeași seară, comandantul privind salata mă abordează:

- Domnu doctor, mata îi mai controlezi, le mai faci protecția muncii să nu se taie?

Fără să vrea comandantul a lovit ținta pe centru. Cu două săptămâni înainte toată echipa de la bucătărie (bucătar-brutar-ospătar) era beată cui și bucatarul care făcea salata de roșii și-a cioplit complet unghia care a căzut între roșii. Sânge mult dar roșu pe roșu nu se prea cunoaște. Nu i-am spus (nu de alta dar dacă îi torn tot nu-i schimb și în plus rămân cu ei pe vapor și de, nu se știe niciodată...) nimic despre acest incident. Și ca atare nu-mi rămâne decât să plusez:

- Nu-i nimic atunci facem caltaboș (adică cu sânge).

Ceialți la masă au un mic frison. Vizibil.

Comandantul grijuliu cu furculița prin mâncare.

- Nu o fi vreo unghie pe aici?

Numai că bieții oameni scârbiți cum erau nu știau că nu se scârboșesc pe partea corectă.

Bucătarul, băiat bun, numai cu două defecte - nu știa să gătească și era tot timpul beat - era un pacient statornic de-al meu. Avea el o veche infecție la rinichi, probabil cu piatră. Îi dădeam antibiotice și antispastice. Ambele părți erau mulțumite.

Balzac spune că nu există nici o fericire de-a noastră care să nu vină dintr-o necunoaștere oarecare.

Deja în drum spre casă, la schimbarea echipajului, bucatarul buzdugănit de oameni pentru mâncarea proastă pe care ne-o făcea vrând să-mi demonstreze că tot ce a făcut a fost un act de devotament profesional în condiții grele de boală mi-a arătat mânios chilotul, deschindu-se la nădragi.

- Uitați dom'doctor, am muncit și eram bolnav și acum chilotul e plin de puroi. Și era plin. Am înghețat. Avea o blenoragie cu scurgeri generoase. De știut cred că știa el ce are, că de arătat nu mi-a arătat nimic până atunci.

Am simțit o imensă nevoie de a vomita tot ce îngurgitasem de aproape patru luni. Brusc mi s-a tăiat aerul și gura mi s-a umplut de salivă.

Prea târziu însă.

Întâi haleala, și-apoi morala.

Trăirea tantalică

Marinăria dacă nu ar fi un destin al renunțării asumate ar fi o suferință.

Apa este o provocare permanentă; o formă de imersiune în tantalic prin non-imersiune. Nu ai voie să intri în apă.

Rechini, curenți...

Stai, te uiți și suferi de căldură. Stai în mijlocul mării și totuși contactul nemijlocit cu marea nu există. Nu este voie să se lase scara la apă. E interzis. Chiar dacă nava este în derivă sau ancorată nu poți să te scalzi.

Una din caracteristicile majore ale navigației actuale este lipsa de contact cu apa. Vii în raport numai cu zbuciumul ei nu și cu ea însăși.

Apa este numai o imposibilitate - de a-ți depăși găoacea, cadrul, de a sta liniștit în timp de bulău, de a modifica peisajul - dar nu și o realitate în sensul organoleptic al cuvântului. Marea o percepi cu ochiul și vestibular.

Iar spațiul este perceput prin timp prin acel bastard al lor care este viteza - unitatea de supunere a spațiului raportată la unitatea de ne-răbdare.

Singura soluție este să intri în rezonanță cu a-temporalul, altfel turbi. Cel puțin pe o navă ca a noastră care în cele mai bun caz face 13 noduri. Sau să îți propui planificat parcurgerea unei cărți și atunci ciocnești timpul ce se scurge atât de încet cu propria ta performanță intelectuală îngrozitor de scăzută și convertești timpul într-un număr de pagini parcurse care sărăcesc brusc povara ce pare de nedus.

*
* *

Tantal, rege din mitologia greacă a fost blestemat pentru crimele sale ca în Hades, în infernul vechilor greci, să stea în apă care dispărea când încerca să bea și înconjurat de fructe ce atârnav pe ramuri care atunci când întindea mâna, dispăreau.

În grecește tantalos înseamnă cel ce suferă, cel ce poartă povara.

Blestemul naufragiatului pe mare - să mori de sete înconjurat de apă.

Cât de nepotabilă este apa de mare?

Întrebarea - deși de secole se știa că nu este - a plutit un timp în vag datorită unor date contradictorii aduse în special de experiențe singulare dar spectaculoase.

Unul din ele este cazul lui Pun Aim, un marinar din Hong Kong, dar naufragiat în timpul războiului, de pe o navă torpilată de submarin, pe un alt ocean decât cel ce scălda țărmurile insulei sale natale - naufragiat pe Atlantic.

Barca în care s-a aflat a fost purtată 133 de zile pe valuri; timp de 83 de zile s-a hrănit numai cu pește și și-a potolit setea cu apa oceanului.

Alain Bombard, naufragiatul de bunăvoie: "Timp de 14 zile mi-am potolit setea cu apă de mare".

Un medic militar rus, Pavel Fresco, evacuat în ultimul război din Sevastopol și ajuns să rătăcească 42 de zile pe Marea Neagră a băut apă de mare și a supraviețuit.

Iar W. Willis care a traversat Atlanticul pe plută mărturisește: "Am băut zilnic nu mai puțin de două cani de apă de mare și faptul nu mi-a produs nici cel mai mic rău".

Atunci convingerea că apa de mare nu e apă "de băut" este încă un mit mincinos? Nici vorbă! Excepțiile nu confirmă regula, ci numai o relevă sub forma unui "scandal al logicii".

Iar regula este dată de statistici.

Savantul englez Makkens care a analizat sute de naufragii ale vaselor britanice în cel de-al doilea război mondial a constatat că: "Din 997 de oameni care au încercat să bea apă de mare pentru a-și potoli setea au murit mai mult de o treime - 387. În schimb din 3994 de naufragiați care nu au utilizat apă de mare au murit doar 133".

Iată de ce în instrucțiunile pentru piloții militari și marinari se stipulează: "Nu beți apă oceanică chiar dacă vi s-a terminat apa potabilă. Pentru sănătatea dvs. este mai bine să nu beți deloc decât să vă liniștiți setea cu apă oceanică".

Apa oceanelor e mult mai bogată în săruri ca apa mărilor.

În Marea Neagră într-un litru de apă sunt 10 - 18 grame de sare; într-un ocean un litru conține până la 36 grame de săruri de sodiu, magneziu, calciu. Omul nu poate suporta nepedepsit modificarea concentrației sărurilor în sângele său. Această autarhie chimică denumită științific ca izoionie și izotonie este deservită de o mașină biologică de excepție a cărei piesă principală este rinichiul. Rinichiul nu este numai un organ de excreție ci și un organ de reglare fină. Sărurile în exces sunt eliminate prin urină dar cu o condiție - cu un volum minim de apă care nu poate fi redus sau desființat. Prețul menținerii identității ionice este pierderea de apă.

Practic când bei un litru de apă de mare, pui rinichiul la munci grele în care folosește aproape toată apa, compusul chimic H_2O , pe care ai băut-o. O folosește ca s-o dea afară.

Rămâi cu avantajul mizer a 100-150 ml H_2O .

Ca să-ți asiguri un litru și jumătate de H_2O necesare într-o zi, ar trebui să bei o găleată de apă de mare. Teoretic.

Practic, rinichiul supus la o muncă sisifică de însetatul ce rățăcește pe sărătura lichidă, clachează. În sânge începe să crească vertiginos concentrația sărurilor din apa de mare.

Statistica domnului Makkens nu arată decât că moartea prin intoxicație cu săruri, consecutiv ingestiei de apă de mare, e mult mai rapid instalată decât moartea prin deshidratare, consecutivă pierderii apei prin lipsă de aport.

Lăcrimar

În vechime lăcrimarul era vasul destinat păstrării lacrimilor.

A fost introdus de către patricienele romane, de aici a pătruns în Bizanț. Apoi lăcrimarul a pătruns și în haremurile sultanilor.

Există credința că lacrimile amestecate cu apă de trandafir au un efect tămăduitor. În Evul Mediu lăcrimarele au ajuns în Persia unde conținutul lor era o dovadă de netăgăduit a fidelității conjugale. La persani, neam de negustori,

capul familiei pleca des în călătorii de afaceri și dacă găsea la întoarcere vasul plin era mai liniștit.

Lăcrimare are și vaporul.

Apa aruncată pe covertă la navele foarte mari se scurge prin niște burlane cărora probabil așa le-au spus oamenii - neștiind de rudele lor îndepărtate din Roma și Persia - iar apoi au căpătat și drept de nomenclatură oficială.

O metaforă înghețată în termen tehnic marinăresc.

Lacrimile mării. Și ele sărate, se scurg de pe vaporul unde locuiesc bărbați singuri.

Noi nu avem lăcrimar, avem "fals bord". Bordul este perforat în partea inferioară de niște fante dese, largi, separate de înguști suportți metalici.

Aspectul este de gură imensă cu strungăreață în care largi sunt intervalele dintre dinți și înguști-dinții.

Atunci când se ne-liniștește marea se revarsă atât peste bord cât și prin fante. Prin fante, valul venind din față și lingând bordul progresiv, apa țâșnește rapid, pe rând - parcă rafala unei mitraliere de apă mătură, progresiv de la prova la pupa.

Apoi vasul rulează, se înclină și toată apa se scurge zgomotos prin fante și de la capăt.

Butoiul Danaidelor cu lacrimi sărate.

Șobolanul nostru cel de toate zilele

Orice vapor are certificat de deratizare; cum că i s-au omorât șobolanii. Șobolanul este un transportator de boli. Un pericol sanitar major, sursă de epidemii. "Bolile transmise de șobolan au distrus probabil în ultimele zece secole mai multe vieți omenești decât toate războaiele și revoluțiile", susține Ernest Walker. Totuși oricine a fost pe mare știe că certificatul de deratizare este un joc de societate. Nu există vapor fără șobolani.

Șobolanul nostru cel de toate zilele.

Îl auzi, noapte de noapte, circulând prin tavanul dublu al cabinei... Îl poți și vedea, noaptea, traversând, când pe furiș când agresiv, culoarele. Intră uneori și în cabine, fie pe lângă țevăria de la chiuvetă, fie prin ușile întredeschise, ținute "în cârlig" din cauza căldurii.

Uneori se mai suie și pe tine...

Costică Foxu, când era cu vaporul în șantier, la Mangalia, unde era plin de șobolani, a căzut cu ei la pace, un fel de contract social; le punea mâncare într-un colț al cabinei, ei mâncau și nu îl mai deranjau.

- Domnule, ești colaboraționist!

- Ce vrei dom'le să se suie pe mine în pat? Mai bine le dau dreptul și mă lasă în pace.

Vaporul mișună de șobolani și des are mirosul specific al acestora, ceva între cotețul de găini și mirosul de câine ud.

Șobolanul este o realitate acceptată.

Se povestea chiar că un navigator a prins odată un șobolan, l-a legat cu zgardă și se plimba cu el pe vapor.

De regulă șobolanul stă în bucătărie.

Ajunși chiar să-i cunoști ca indivizi, cum se spune să ai relații. Țin minte cum odată bucătarul, disperat, mi se plângea:

- Tu-i-ași, sunt doi, unul mare și unul mic. Unul mi s-a căcat în sare!

Odată unul din băieți trece pe lângă bucătărie, în plină noapte și simte un miros puternic de carne friptă. Încearcă ușa, nimic, e închis.

- S-au încuiat, canaliile!

Îi lasă gura apă. Vroia și el să participe la ospăț.

De abia când a venit un fum gros, negru, pe sub ușă și-a dat omul seama că ceea ce se prăjea era un șobolan care se electrocutase. Șobolanul poartă în sine riscul.

Într-o noapte, în comandă, Ciobi, ofițer de cart, sare brusc în sus:

- Tu-ți dumnezeul mă-tii!

În vocea lui e frică, enervare, revoltă. Prin comandă se plimbă un șobolan. Cenușiu, furișat, picioare scurte, corp lunguiet.

De ce atâta ură, scârbă, frică?

Ciobi îmi explică cum e cu "fața nevăzută a lunii":

- Nu-i problema că îți roade buful, că îți pierzi agoniseala. Țsta umblă prin cablaje, poate închide scurtcircuitate și moare el dar scoate totul din uz.

Dacă ești în furtună, ăla ești. Poți să rămâi fără radar sau fără cârmă. Șobolanul pe vapor este stafia scurtcircuitelor unde vrei și unde nu vrei.

Șobolanii au conștiința de sine, sunt solidari, în echipă.

Totul este făcut ca șobolanul să nu poată urca sau coborî de pe navă pe parâme, acestea sunt prevăzute cu niște opritori, niște șicane de tablă. Opritorile acestea se numesc scuturi antișobolan. Dar șobolanii, evident, circulă.

Cum? Există imagini filmate. Șobolanul urcă de la țarm pe parâma vasului, ajunge la scut, se desprinde de parâma căzând în apă (șobolanul este un excelent înotător) și așteaptă înotând strict pe ariia locului cu pricina. Bate apa. La un moment dat când tensiunea parâmelor scade, ele fac burtă și se lasă în apă, profitând de acele clipe scurte șobolanul se cațără fulgerător de cealaltă parte a scutului. Acesta este mecanismul de apariție a șobolanilor bălțați. Deseori în port în apă mustește petrolul. Și astfel șobolanul ajunge cenușiu cu spinarea neagră.

Dar există și posibilități mai complexe de depășire a obstacolelor. Șobolanul beneficiază ca și alte animale de capacitatea de insight. Este o noțiune de euristică zoopsihologică (introdusă în știință în 1921 de V. Keller) și înseamnă iluminare. Este modul de a găsi soluții acolo unde nu ajută nici instinctul, nici

experiența, nici metoda încercării și greșelii, nici imitația. Insight-ul este puntea care unește instinctul cu inteligența.

Cum s-a demonstrat științific insight-ul la șobolan? În experimente pe un sistem de polițe cu “premii” alimentare. Șobolanii se puteau urca pe o scară mobilă doar de la prima poliță la a doua. Ei au reușit să adapteze scara mobilă de la al doilea etaj de polițe la al treilea. Incredibil, dar adevărat.

De altfel nu există labirint construit de om pe care șobolanul să nu-l cunoască perfect după 200-300 de încercări de explorare. Asta chiar în condițiile în care șobolanul este orbit, lipsit de miros, i se taie mustățile - organ tactil - sau i se anesteziează extremitățile. Un animal absolut diavolesc!

Insight-ul poate explica depășirea scuturilor antișobolan de pe parâme de către piramida vie. Șobolanii se urcă unul peste altul apoi coboară ținându-se de cozi. Deși nimeni nu a filmat există părerea că atunci când le este sete șobolanii fac aceeași figură, piramida vie, până ajung la robinet pe care îl deschid cu dinții. Nu mai închid robinetul și aceasta ar fi semnificația unui robinet deschis, aparent uitat, blasfemie pe vapor unde apa este limitată și prețioasă. Cel mai al naibii este șobolanul de la greci. Acolo urcă câte doi-trei odată. Ai să-i vezi totdeauna cum urcă, niciodată cum coboară. Unii pe vapor ajung mari, grași, ca nutria.

Odată, pe “Hațeg”, în India, șobolanii nou urcați pe vapor s-au luat la harță cu șobolanii noștri.

Bubuiiau plafoanele.

Iar un șugubăț din echipaj țipa entuziasmat:

- Hai ai noștri!

Orice solidaritate are însă limitele ei.

Cunoașteți metoda șobolanului killer?

E una din metodele de deratizare. Te poate învăța foarte mult și despre oameni. Iei mai mulți șobolani și îi închizi împreună; de foame se vor mânca unii pe alții. Final va supraviețui unul, cel mai puternic și mai feroce. Âstuia îi dai drumul pe vas. De acum încolo nu se va mai hrăni decât cu șobolani.

A prins gustul...

Șobolanii pe vapor sunt prinși cu cele mai diferite scule posibile. Una era o cușcă cu un tunel ce se îngusta progresiv. Un fel de pâlnie în care șobolanul intra dar nu mai putea ieși.

- Și ce făceați cu ei?

- Turnam diluant și le dădeam foc. Apoi ce rămânea băgam la baltă și deschideam cu o sfoară, să spele. Mirosul dispărea și intrau alții.

Cei care vor să omoare șobolani la bord întâi îi studiază - pe unde merg, ce cărări au. Trebuie să fie foarte curat peste tot pe vapor și să nu aibă de unde mânca decât în locul unde le pun ei. Până într-o zi când le dai otravă. Ca să studieze drumul șobolanilor, unii, interzicând zona “circulației publice”, presară fin făină. Atât cât să păstreze urmele.

Totuși activitatea asta nu e privită prea bine de oameni. Mai bine cu șobolani vii decât cu șobolani morți. Că ăia morți se bagă în spațiile dintre melamină și put. Odată, după activitatea unui astfel de omorător de șobolani, vaporul s-a umplut de muște mari, negre, de cadavru.

Melamina era crăpată și intrau în cabină printre crăpături. Omorai la ele și scoteai câte un fâraș de muște! În final oamenii au trebuit să astupe toate crăpăturile cu cârpă și hârtie cu ajutorul șurubelniței.

Vitalitatea unui șobolan este enormă! Odată l-au aruncat pe unul de la peste zece metri înălțime - mineralierele sunt nave lungi și înalte - în curentul extrem de rapid de pe Orinoco. A reușit să iasă la suprafață, a înotat cu energie până la un ponton, s-a odihnit acolo lipit de lemn o jumătate de oră - băieții îl urmăreau cu binocul - și apoi a traversat o porțiune cu un curent deosebit de puternic și s-a urcat pe taluz. Oricum și-a CÂȘTIGAT viața printr-un efort deosebit.

Din nou despre șobolan

Cel mai păgubitor animal de pe planetă pentru om!

Unde nu-l găsești! Originar din Asia de Sud-Est s-a răspândit pe toate continentele, dar mai ales în regiunile netropicale ale Lumii Vechi și Lumii Noi. S-a răspândit în Europa și întinsul Asiei încă din neolitic; au demonstrat-o resturi de schelet descoperite de arheologi.

În Insula Malta au pătruns încă din epoca bronzului!

Dar explozia răspândirii lor s-a înregistrat în secolul XVIII-XIX-XX odată cu dezvoltarea orașelor și transporturilor.

Corabia și apoi vaporul au fost una din căile importante ale răspândirii lor.

Din cele 97 de specii de șobolani, șobolanul cenușiu este cel mai răspândit și mai adaptat. Nici un alt animal din lume nu a fost atât de mult și divers studiat, inclusiv psihologic, ca șobolanul scrie cunoscutul biolog și popularizator Igor Akimușkin.

Șobolanii sunt bine studiați datorită pericolelor și pagubelor pe care le produc omului: foamea și bolile. Șobolanii consumă anual cel puțin a cincea partea a resurselor alimentare din lume.

Ciuma din Evul Mediu, când a murit un european din trei, a fost transmisă de către șobolani.

Șobolanilor nesătui li s-a intentat în Evul Mediu un proces în toată regula: Dioceza din Autun contra șobolani. Anul - 1512. Avocatul șobolanilor - Barthélemy Chassenée care și-a câștigat celebritatea prin obiecțiunile de procedură cu care a lungit la nesfârșit procesul în favoarea "clienților".

Proces, căci șobolanul nu era cineva pe care să-l iei prea ușor. Lung de 30 cm, rar depășind 500 de grame, trăind mai puțin de un an acest animal a întârziat după unii istorici cu 500 de ani evoluția omenirii!

Nu întâmplător, pisica, dușmanul de moarte al șobolanului a fost în Egiptul antic venerată ca animal sfânt.

Veneția, orașul plutitor, pentru care marea era declarată "granițele sfinte ale patriei", a luat o serie de măsuri împotriva dușmanilor săi naturali - apa și șobolanul.

"Oricine va îndrăzni într-un fel sau altul să deterioreze un dig public, să sape un canal subteran pentru a deturna apele, să adâncească sau să lărgască un canal... i se va tăia mâna dreaptă, i se va smulge ochiul stâng și toate bunurile îi vor fi confiscate" a decretat în 1501, sub dogele Agostino Barbarigo, Consiliul celor zece. În secolul XV Veneția a obligat toate vasele cu mărfuri să îmbarce pisici. Orașul însuși, ca o imensă navă, își întreținea pisicile. Și astăzi așa cum România este plină de câini comunitari, așa zișii maidanezi, Veneția are 12.000 de pisici fără stăpâni. Până la război pisicile vagaboande erau peste 80.000.

Șobolanul, un dușman redutabil pentru om, este pe undeva un Arnold Schwarzeneger în miniatură, un Rambo al lumii animale. Ce este în stare șobolanul?

Șobolanul se poate urca pe un perete vertical de cărămidă ca pe o scară. Șobolanul poate să cadă de la înălțimea etajului cinci fără să pățească nimic. Dacă șobolanul otrăvit supraviețuiește urmașii lui vor rezista la doze de toxic de o sută de ori mai mari. Șobolanul este permanent activ, științific se numește că este un animal "multifazic". Este activ și ziua și noaptea, permanent, nu are o perioadă lungă de somn ci doarme des și "pe furate" cam de 20 de ori circa-dian, în 24 de ore.

Dacă pui un șobolan într-o roată suspendată care se învârtă va totaliza 8-16 km pe zi de activitate, cu un maximum înregistrat de 43 de kilometri. Șobolanul poate înota aproape un kilometru, să reziste sub apă trei minute și aproape trei zile se poate menține la suprafața apei "călcând-o".

Șobolanul rezistă la căldură excesivă, uneori își face cuibul în izolarea termică a cazanelor de aburi unde temperatura atinge 50°C; poate ierna în încăperi neîncălzite unde temperatura atinge minus 40°C. Odată șobolanii ajunși într-un frigider plin cu carne nu numai că s-au adaptat dar chiar s-au înmulțit făcându-și cuibul din tendoane! Șobolanului nu îi e frică nici măcar de iradiere; în anii '50 americanii au efectuat explozii atomice pe atolul Enivetoc din Pacificul de apus. După câțiva ani biologii au găsit substanțe radioactive în sol, plante, pești nu însă și în șobolani. Șobolanii n-aveau nici pe dracu! Șobolanul e deștept! În experimente s-a dovedit că șobolanii rezolvau sarcini legate de inteligență la același nivel cu câinii și vulpile și la un nivel superior pisicii.

"Șobolanul trăiește de atâta timp lângă om încât a învățat pe de rost toate metodele jalnice ale acestuia îndreptate împotriva-i. Dobândind enorma capacitate de adaptare de la om șobolanul și-a depășit profesorul" scrie I. Maghibin.

Șobolanul înțelege imediat când e cazul că se pregătește exterminarea lui și o întinde din timp.

Dintele șobolanului este teribil.

Pe mărgea tăioasă a incisivilor șobolanul dezvoltă o presiune fantastică - 1688 kg pe centimetrul pătrat. Dinții la șobolan apar în a 8 - 10-a zi de la naștere și cresc neîntrerupt astfel că șobolanul trebuie să roadă, să roadă și iar să roadă altfel dinții care cresc și nu se tocesc nu îi vor permite să închidă gura.

Șobolanul roade cauciucul, masele plastice, plumbul, unele tipuri de duraluminu, cabluri îmbrăcate în sârmă de cupru sau oțel.

Mai multe șanse să scape are un material cu suprafața lustruită sau de formă rotundă, căci îi deranjează dinții șobolanului.

Șobolanii au scos din funcție semnalizarea optică feroviară în Japonia, au întrerupt comunicațiile telefonice subterane în Iran, au defectat instalații de distribuire a apei potabile.

Șobolanii au oprit vapoare din drum închizând scurtcircuite sau secționând cabluri.

Șobolanul este un rozător și un omnivor, dar uneori se comportă ca un răpitor sadea. Șobolanii au atacat animale mici dar și iepuri de casă, găini și porci, au fost cazuri când au atacat oamenii.

Călcăiul lui Ahile la șobolan este apa. Spre deosebire de alte animale șobolanul nu se poate limita cu apa obținută din plante; șobolanul trebuie să bea. Există pe vapoare oameni care se jură că șobolanii, pe o cale sau alta, sunt în stare să deschidă robinetele.

Șobolanul are o capacitate unică în lumea animală de a-și lărgi arealul și a cuceri noi teritorii. Șobolanii sunt structurați ca o forță imensă alcătuită din subunități dispuse foarte aproape una de alta. Fiecare grupare este independentă și în același timp în contact cu celelalte. Tot sistemul de răspândire a șobolanului pe planetă este bazat pe organizarea de avanposturi de la care se continuă luarea în posesie. Poți să distrugi șobolanii avanpostului, cei de la baza apropiată îl vor reocupa imediat. Șobolanul luptă și printr-o natalitate ieșită din comun. Într-un an o femelă poate da naștere la 15.000 descendenți. Căci o femelă naște de trei ori pe an, până la 15 pui iar după trei-patru luni puii ating maturitatea sexuală. Triumful progresiei geometrice a lui Malthus. Șobolanul este un animal cu simțul solidarității. Pentru a-și salva un semen își riscă viața și acceptă durerea. Am asistat, nu fără o strângere de inimă, cum la depistarea unui cuib de șobolani sub parâmele încolăcite la pupa, șobolanul mamă și-a sacrificat viața pentru a fi alături de pui. Puii, roz, fără blană, vreo șase la număr, au fost aruncați în apă în plin Atlantic. Șobolănoaica care se învârtea înnebunită la distanță, a ezitat puțin după care a sărit în apa mării.

Câți oameni ar face-o? Câte mame din țara asta și-au abandonat copiii de am ajuns distracția lumii civilizate?

Cucerirea triumfală a planetei continuă.

Șobolanii au cucerit și arhipelagul migrator al vapoarelor.
Nu există vapor fără șobolani.
Șobolanul nostru, cel de toate zilele, este tovarășul nostru de voiaj.

Rău de mare

“Sunt sclavul mării, am rău de mare de care nu pot scăpa nici în cele mai frumoase vise... Nu-mi pot ridica nici capul. Nici confesorul nu reușește să-mi redea buna dispoziție”.

Un călător întâmplător pe unda mării?

Un începător în ale navigației care descoperă că de fapt marea este o sclavie? Nu, sunt însemnările, după o viață petrecută pe mare a unuia din cei mai celebri navigatori a tuturor timpurilor, eroul național al Angliei, Horatio Nelson, legendarul învingător în lupta de la Trafalgar care a pecetluit pe mare soarta lui Napoleon Bonaparte. O slăbiciune particulară a celebrului lup de mare? Nici vorbă, astăzi avem statistici precise: 90% din cei ce navigă au rău de mare. Chinetoză i se spune științific, popular - rău de mare; în alte limbi - boala mării, în cărțile de navigație din epoca marilor descoperiri geografice piloții spanioli vorbeau despre ea ca despre “întoarcerea pe dos”. Cum se manifestă “întoarcerea pe dos”?

Slăbiciune, paloare sau înroșirea pielii, transpirații reci, tremurături ale degetelor; omul are mișcările încetinite, cască, gura i se umple de salivă, inima bate prea repede, uneori neregulat, tensiunea arterială scade, respiră greu, are greață și vărsături. Omul suferă de obicei de frig, frisonază; mai rar îi este prea cald; este amețit, îl doare capul, aude zgomote în urechi, poate fi dezorientat asupra locului unde se află și asupra timpului, poate avea iluzia rotației. În cazurile mai grave victima răului de mare devine apatică, confuză, pupilele devin imense, tensiunea arterială scade... Asta - în cazurile clasice căci mulți fac forma “mascată” a chinetozei, slăbiciune, oboseală, disconfort, gură uscată, senzație de cap greu, valuri de căldură. Și aici există niște dichisuri. Cel mai tare suferă cei ce au avut lovituri în cap în trecut, cei cu boli de stomac, intestin, ale bășicii fierii; și încă o categorie, cei cu spondiloza vertebrelor gâtului, cu un creier deja mai rău irigat. Dacă ai mâncat, ai băut alcool, dacă ești obosit este mai rău.

Boala ține și de fire: cei emoționali fac criza chiar privind suprafața răvășită a apei sau numai un tablou cu o mare furtunoasă.

Omul, pentru a-și stabili poziția în spațiu (sus-jos, înainte-înapoi, dreapta-stânga) are un organ de simț numit aparat vestibular, format din trei tuburi în semicerc, unite între ele, pline cu lichid, terminații nervoase și niște “pietricele” ce mișcate în lichid lovesc terminațiile. Fiecare canal membranos din cele trei ale aparatului vestibular este dispus într-unul din cele trei planuri.

Marele medic al evului mediu, Paracelsus, spunea că: “Dosă sola facit venenum”. Adică numai doza, măsura, naște otrava. Ce e prea mult nu e bine.

Aparatul vestibular, suprasolicitat, devine din organ de sesizare un organ de suferință. Scuturatură, vibrația devine factor de boală.

Manifestările sunt în funcție de intensitatea și durata accelerațiilor lineare, angulare și radiale și mai ales asocierii lor.

Ce poți face?

La nevoie există medicamente care te pot ajuta mai mult sau mai puțin. Până atunci îți cauți un loc mai bun - la centrul vasului scutură mai puțin-, te întinzi pe spate, poziția verticală este greu de suportat, fără pernă, cu ochii închiși. Nu mânca. Din când în când poți face un duș rece, te ajută. Asta dacă nu ești de cart. Dacă ești la datorie strângi din dinți și suporti. Sau te lași de marinărie după un timp.

S-a încercat chiar eliminarea din start a celor mult prea predispuși. Englezii au un aparat care studiază predispoziția la răul de mare. Acoperit de receptorii unei instalații poligrafice, care măsoară diferite funcții ale organismului, inclusiv compoziția chimică a transpirației, individul este deplasat în toate cele trei planuri printr-un procedeu condus de un microprocesor. Urmărind tensiunea, pulsul, spasmele musculare cei ce fac expertiza decid: apt sau nu pentru mare.

Alții au încercat să introducă presopunctura ca soluție miracol. Medicul german Wolfgang Glaubit a introdus o brătară de plastic ce comprimă un punct al pielii care inhibă centrul vomei din creier. Se pare că ar fi eficient, procedeul este patentat dar eu unul nu am văzut până acum nici un marinar cu brătară de plastic.

Poate cel mai realist este fostul marinar Ronald Seldström care a lansat o afacere publicând în ziarele suedeze reclama unui leac fără greș pentru răul de mare. Rețeta se expedia contra plata a trei coroane suedeze. Mii de cititori au trimis această sumă și au primit un răspuns laconic:

“Rămâneți pe uscat”.

Bulău

M-a luat din somn.

Legănări largi, dreapta-stânga, ușile de la dulap și baie încep să cloncăne. Mă scol, le asigur. Mă culc dar încep să zornăie perdelele pe șină - vechiul meu semn cum că am dat de dracu - și cad pe jos cana, ceva cărți. Le asigur cât pot și mă întind iar.

Afară - un peisaj lunar feeric, luna se revarsă peste o mare pe care valul nu se vede deși e amplu și înalt.

Nu e vânt, apa nu e răvășită, suprafața e numai larg, masiv undulată păstrând aparența cum că nimic nu se întâmplă.

Tot vaporul zdrăngăne, undeva ceva lovește metal peste metal, lemnul suspină din încheieturi. La fiecare bandă mai țepănąă aprind lumina să văd

pierderile. Obosit - neobosit mă duc să salvez ce se poate salva și în dispensar. Și când o ia al dracului de tare, de enervare, mânat și de o teamă vagă, de nevoia de a face totuși ceva, urc în comandă.

Aici amplitudinea mișcării este maximă dar dacă stai în fotoliul comandantului scoica lui te ține și oricum ai vaga iluzie că poți controla situația sau cel puțin să fii la curent...

Cerul privit pe hublou se strâmbă încoace și încolo, vasul se îngroapă ca o jucărie, spuma groasă care cotropește puntea prin fals-bord pare o plapumă imensă de zăpadă în masivitatea ei de alb-clocotit. După care nava se redresează, apa se scurge cu zgomot și vaporul vine să se îngroape pe partea cealaltă.

Pe navă miroase violent a aracet și diluant; i s-a vărsat nostromului în cabină și mirosul puturos amplifică greața incipientă.

Luăm două-trei benzi dementiale, se prăbușește ceva în comandă, se prăbușesc cu zgomot "diverse" în castel și fug jos la mine în cabină să văd ce mai există. Găleata cu apă s-a vărsat, cărțile au căzut de pe masă și acum înoată. Ridic, scutur, pun la uscat. Când mă duc din nou sus, s-a adunat lume destulă. Telegrafiștii, unul de la mașină. O formă pasivă de protest, intervenție și securizare.

Vine ospătarul să spună că pe puntea bărcilor rulează ori un tub de oxigen ori un extingtor. Dar este noapte, nu se vede nimic ca lumea și este periculos de controlat. Oricum dacă nu ești atent ajungi ușor de tot la baltă...

Vine bucătarul să-l caute pe căpitan, participant tăcut și el la dezastru:
- Dom'căpitan nu se poate face ceai.

Ne vor împărți pâine cu salam pe care o mănânc la careu în timp ce prin hublou cerul și marea își schimbă nebunește unghiurile sub care le vezi.

În pupa noastră începe un răsărit de soare cu culori ireale - roz, gălbui, sidefiu, albastrui, un amestec de "intenții pastelate". Și lumina care crește progresiv.

O altă victimă a bulăului din cursul nopții - mecanicul I, băutor țeapăn, a depus o sticlă (sau două) de țuică de turț la "treiul de la mașină" un individ care spune el "dacă s-ar desființa toată băutura și ar rămâne numai turțul nu m-aș atinge de el". Consemnul - "Nu mi-o dai decât când ajungem. Dacă ți-o cer, mai ales când sunt matol, să nu o dai în nici un caz". Nu mai e cazul; sticla s-a spart și a împutit gros baraca bietului om care nu înghite turțul.

Dilema, se face sau nu ciorbă? Oala e legată de plită cu funie trecută prin toarte dar oricum se înclină și își varsă conținutul pe plita care sfârâie în draci.

Are și bulăul semnele lui; fiecare le interpretează după propria experiență. Redau câteva cum mi le-a spus unul mai hârșit în necazuri pe apă:

... Dacă cade scaunul în cabină de abia atunci e nasol. Dar dacă după ce a căzut îl ridică din nou sau îl azvârle, ei, atunci, trebuie să-ți pui vesta de salvare. Totul e să țină vaporul. Dacă s-a oprit motorul principal sau s-a stricat cârma pe furtună ești în rahat până la gât.

Omul tace, se gândește, apoi liniștit:

- Dar eu cred că ce ți-e scris în frunte ți-e pus și dacă mi-e scris să mă înec apoi o să mă înec și pe uscat. Înainte am navigat pe petrolier. Acolo într-un fel erai mai în siguranță. Pe furtună vreau să zic; dacă aveai nevoie balastai 85.000 de tone, intrai în apă și furtuna îți rupea cel mult suprastructurile. La cargourile astea e mai periculos. S-au întâmplat niște cazuri prin Bermude, considerate inexplicabile. Totuși într-unul a existat un supraviețuitor, un băiat de 22 de ani, la primul voiaj, a scăpat pe o plută, avea însă din cauza șocului o memorie numai fragmente. Valul a rupt capacele de la magazii și le-a inundat. Acum, normal ar pluti nava și cu magaziile inundate nu însă și când are marfă în ele...

Cum avem bulău, Romică telegrafistul se instalează în comandă. Zi și noapte, slab, chinuit, nu se mișcă de acolo. Mă simțeam vinovat că omul suferă de rău de mare și nu pot să-l ajut. I-am oferit ceva bulinuțe.

- Mulțumesc doctore, dar nu mi-e rău! Mănânc, beau, fumez. Aici stau doar de frică. M-a prins un bulău îngrozitor în Nord cu o navă de 4.800 de tone. Ni s-a oprit mașina și a început și marfa să se dezamareze și să lovească bordajul... Toți s-au strâns pe puntea bărcilor dar pe mine m-au lăsat în stația radio în caz că dăm SOS... De atunci când e bulău nu pot sta decât în comandă.

Marele mim Arkadie Raikin spunea că dacă pui un motan pe o plită fierbinte nu se mai suie niciodată pe ea. Nici măcar pe o plită rece.

Dar dacă plita asta e meseria ta?

Secretar de partid

La 22 decembrie 1989 a dispărut pe navele românești un animal exotic al faunei marine comuniste - secretarul de partid.

Un animal pitoresc parcă anume creat ca să amintească tuturor că disciplina este disciplină, subordonarea este subordonare, comandantul este comandant dar că tot partidul este călare peste tot și toate. Sigur, comandant nu ajungi așa oricum, fără binecuvântare de la tovarăși. Dacă ești țepos, dacă nu ești "membru", dacă tată-tău a călcat strâmb cândva, acum patruzeci de ani, și dacă multe altele, poți să rămâi înțepenit secund, bun în grad. Căci tovarășii au găsit o derivată a principiului lui Peter (orice competență tinde spre nivelul său de incompetență): Orice supunere tinde spre nivelul său de nesupunere. Așa că trebuia să i se arate comandantului oficial motanul, să nu și-o ia în cap că e vaporul lui. Măi tovarășe, vaporul nu-i al tău, vaporul este al Partidului!

Secretarii de partid se recoltau de regulă din ajutoari mecanici punte - maiștri lemnari-, strungari, șefi electricieni, telegrafiști. Mulți erau oameni de treabă și căutau să echilibreze raporturile comandant - echipaj. Mulți însă... Dacă mângâi o pisică pe spinare ridică coada. Și mulți din secretari ridicau coada al dracului de tare. Erau importanți, își dădeau importanță și dacă vroiau, îți rupeau gâtul.

Pe “Baia de Aramă” secretarul de partid, maistru “de lemn” s-a certat cu unii și i-a dat în gât cu cafeaua. Cafeaua era blătuită la gaură, în afterpick, la pupa. Au venit **Ăia** și au căutat, au scos și schița cu pupa dar de gutui ce erau ei și de bine ce era băgată, n-au găsit-o. Atunci ce crezi că au făcut? L-au chemat pe ajmecul de punte (maistru “de lemn”) și l-au luat de ochii lumii la întrebări:

- Dumneata trebuie să știi cum e făcut vaporul. După schemă unde trebuie să fie cafeaua?

- După schemă (!) trebuie să fie aici. Și acolo era.

- Și ce i-au făcut după aceea cei de pe “Baia de Aramă”?

- Nimic. Era pe timpul lui Ceaușescu și tuturor le era frică. Dar să nu-i blamăm pe români s-au găsit și unii care nu s-au umilit de frică. Maistru ăsta de lemn de pe “Baia de Aramă” nu-și făcea treaba. Perversitatea era că indivizii ăștia nu erau numai secretari de partid și atât (ca locțiitorii politici de pe navele sovietice) ci aveau și treaba lor bine precizată pe vapor. Pe care și-o făceau cât și cum vroiau. De exemplu, la individul ăsta, care era prea important să-și facă treaba, comandantul, de frică trimitea câte un motorist de zi, de la mașină să-i facă lui treaba la punte. Mașina și puntea sunt două secții total diferite, cu altă subordonare, dar ce nu facem noi pentru un secretar de partid...

Toate însă până a dat tovarășul secretar de șeful mecanic Marcov. Și l-a pus ăla cu botul pe labe cât ai clipi, fără frică. Îl obliga pe lemnar să facă ce are de făcut în fața lui - dacă nu știi, nu-i nimic, îți arăt - și îl verifica la calitate. Și apoi a venit revoluția și l-a vindecat complet de secretărie. Naviga pe “Breaza” și, culmea, avea faima de om cumsecade.

Mucegai, motoristul, își deapănă povestirea despre secretari în timp ce stăm ancorati, clătinați de o hulă ce îți taie tot cheful de viață, la coastele Braziliei, lângă Rio Grande. Am intrat în a treia săptămână de radă, suntem cu toții cu nervii la pământ și deși este de mult trecut de miezul nopții ne adunăm în comandă să ne oblojim nevrozele. Romică “treiul” de pe punte, titularul cartului, gazda noastră, înjură scurt și cu năduf:

- Și dacă te duci și îi dai unuia din ăsta în gură, în voiaj, tot pe tine te dă jos comandantul. Românul nu este bun dom’le, românul este numai prost. Când m-am angajat eu tot de un maistru lemnar am dat. Secretar de partid. La vreo trei săptămâni de când eram plecați în voiaj îmi spune: “Să treci pe la mine pe la cabină”. I-am zis și eu: “Bine” și nu i-am dat importanță. La câteva zile iar îmi zice. Atunci îl întreb și eu pe unul ce vrea ăsta, că doar n-aveam taine cu el. Bănuiam că vrea să-mi dea poate una mică de băut.

- Nu, mi-au zis oamenii, este secretar de partid și vrea să-ți ia “fișa”. Așa?! Și când m-am întâlnit cu el pe culoar i-am zis:

- Bă nene, eu nu sunt membru de partid, n-am nimic cu politica și nici cu partidul vostru. Pe mine să mă lași în pace.

Odată s-a burzului:

- Nu mai vrei să navigi? N-ai nimic cu partidul?

Băi, și când l-am luat de piept să-l dau de pereți...

S-a dus la comandant, m-a chemat comandantul.

- Mă, vezi că ăsta te lucrează la aviz!

Avizul pentru marinari este dreptul, mai exact era pe vremea odiosului, dreptul de a părăsi temporar minunatele țărmuri ale patriei.

- Și așa vreau să mă las că găsesc eu serviciu la uscat.

... Cred că m-a salvat comandantul. Oricum avizul nu mi l-au luat iar pe ajmeceul ăsta de punte tot cei cu care defila, comuniștii lui, l-au pârlit; i-a murit nevasta de avort, n-au chiuretat-o, cică, până nu a spus cine i-a făcut avortul și ar fi lăsat-o să moară. Așa se zice. L-a lăsat cu trei copii. Tot ăia ai lui... Dumnezeu nu dă cu bățul.

Comanda noaptea

Comanda noaptea are ceva - vorba psihanalizatorilor - din uterul matern.

În întuneric pâlpaie luminițe roșii, verzi, albe, puține cât să nu deranjeze și să-ți creeze o complicitate cu spațiul. Sus în plafon lumina palid verzuie a cârmei. Vibrație ușoară sub picioare. Stai lângă radar și urmărești cercurile pe care le descrie spotul. La prova becul de la catarg luminează, dându-i un aer fosforescent, mustața de spumă. Ecolalia comenzii! Alt element securizant.

- Bandă dreapta.

- Bandă dreapta, răspunde timonierul.

Drept așa! Drept așa!

Parcă este preotul și diaconul care-l ajută.

Și ca o replică a naturii la această duplicare este legănarea într-o parte și simetric, revenirea.

O trăire în cod binar. Coerența de ritmuri.

Într-o poezie de Topîrceanu încet-încet, pe rând în odaie mobilele încep să cânte. Despre ce este vorba în Topîrceanu?

Euritmia. Coerența omului cu micro-mediul. Este rară dar este forma perfectă, majoră a selfului.

Identificarea cu tine însuți. Șarpele care își mușcă coada.

Ciclul care se închide.

Stau proptit pe masa de comandă, paralelipipedul înalt, metalic al măruntaielor inteligenței navei, cu picioarele sprijinite pe bara de lemn din fața geamurilor largi.

O poziție incomodă, ușor clătinată și dând tot timpul senzația de cocoțat.

Povestiri marinărești...

Oamenii remodelează trecutul pentru a umple vidul unei mări pustii sub o noapte în care ei sunt paznicii Neașteptatului. "Vă plătește NAVROMUL să vă uitați pe geam"... cum spun cei de la motor.

E întuneric, umbrele oamenilor sunt vag desenate, poveștile capătă o autonomie, o desprindere de substrat, ceea ce de fapt și sunt. Orice poveste marinărească e o ușoară remodelare în lutul realului. Nu că omul minte, dar timpul, distanțarea și starea lui sufletească de acum distribuie accentele, îngroașă unele linii, șterge altele.

Povestirea e dramatizare, dramatizarea e remodelare.

Supraviețuiri la număr

Qui met à la voile met à la loterie.

Victor Hugo

Orice voiaj are un număr.

Din momentul lansării navei începe numărătoarea.

N-am înțeles de ce până când nu am citit "Istoria Navigației" de Van Loon. Lucrarea descria mai ales soarta navelor - prototip. Și soarta e cam în felul ăsta: "S-a scufundat la cea de a cincea sa călătorie în apropiere de capul Horn". Atunci m-am luminat. Până la un punct călătoriile erau (și poate mai sunt încă) similare ca semnificație numărului de victorii pictate simbolic pe râțul avioanelor de vânătoare. O performanță în sine.

Ies într-o seară la plimbare la prova cu ajmecul nostru, ofițer de marină fluvială; om peste cincizeci de ani, bolnav de psoriazis, ezitant estimativ, cult, cu interes pentru lucrurile cu care vine în contact. E pe "Făurei", cargou de 7.800 tone, de la începutul - începutului.

"Făurei" a fost o singură dată gata să dea de belea, la o traversare de iarnă a Atlanticului. Furtuna a rupt tot, toate suprastructurile metalice rupte erau îngrămădite în fața castelului. Forpikul - magazia de pe punte prova - se umpluse cu apă; nava aprova și în plus cadența tangajului era mai rapidă. Printr-un tub de ventilație rupt de val a început să intre apa în magazie. Și nu prea ieșea, sorburile erau înfundate! De altfel se pare că și în forpik apa intrase pentru că cineva a uitat să închidă un capac de aerisire. (Totdeauna într-o nenorocire există, chiar și în proporție minimă, factorul uman).

Cam așa a durat vreo două săptămâni, din care rău de tot a fost vreo zece zile până au ajuns la Houston.

Satelit nu avea, cerul era acoperit tot timpul, așa că nefiind stele nu puteau nici măcar să-și stabilească poziția. Au luat-o de la o navă nemțească cu care s-au întâlnit.

După ei mergea un mineralier izraelian de 30.000 tone care s-a scufundat. Li s-au rupt de către val capacele de la magazine. A intrat apa în magazine și s-a scufundat cam în trei ore.

Trei inși au murit prin hipotermie - apa avea 7-8 grade - deși toți americanii, vase, avioane, au venit grămadă să-i scoată, că doar toată treaba era la 80 de mile de Bermuda.

- V-a fost frică?

- Nu prèa, m-am îmbrăcat gros, aveam totul pregătit.

Mie mi-e frică mai mult de rechini.

*

* *

... "C"-urile astea au fost o serie cu ghinion.

Mineraliere de 155.000 tdw, 325 de metri lungime.

"Cărbunești" în primul său voiaj a plecat în Australia. A venit complet distrus, i-a căzut principalul pe Dardanele. Pistoane, cămăși de cilindru... În plus le-a murit un om, l-a prins nu știu ce drăcie mecanică.

"Comănești" în primul voiaj s-a suiat pe dig. Au trebuit să-i schimbe bulbul. Ei și la al patrulea (sau era al cincilea voiaj?) ne-am ciocnit cu el în Atlantic. Era în larg, trecuse ușor de miezul nopții, pustietate, doar două vapoare, noi și ei.

S-a auzit o bubuitură de nu știai ce-i aia. Ne-am ciocnit cu un cipriot de 15.000-20.000 tdw, oricum cu mult mai mic ca noi. Vapoarele s-au văzut și au și vorbit în prealabil. Cipriotul a comunicat la radio că "dat fiindcă sunteți voi mai mari trec eu prin pupa voastră". Ce s-a întâmplat după aceea nu mai e clar. S-a înfipt în noi în tribord, puțin înaintea castelului. Zece metri să fi fost spre pupa eram terminați - lovea în tancurile de combustibil. Ai noștri când l-au văzut că vine țepăn au pus bandă dreapta să ferească pupa dar nava avea cercul de girație mare. A făcut o basea de vreo zece metri, a strâns și balustrada. Practic a lovit razant. Dacă ne loveam lateral îl băgam la fund, era mult mai mic. Și norocul lui că a lovit cu prova unde avea tabla mult mai groasă. Când am ieșit afară pe punte era la 50-70 metri de noi. Cu toate luminile aprinse, inspectau avariile. Noi la fel. Ca doi câini care se mușcă și apoi se dau deoparte. Din fericire nici unul nu avea gaură de apă. Ei la radiotelefon:

- Voi sunteți de vină, noi veneam cu roșu, voi cu verde, sunteți loviți în tribord.

Fiecare a pus lampa Aldis pe celălalt de i-a citit numele și portul.

De fapt erau de vină ambele nave, pagubele minime și companiile i-au făcut de vină pe cei doi ofițeri de cart. Ofițerul II care era în cart a plecat din Petromin și s-a dus la companie străină să scoată banii.

Cartul și sfertul

Vaporul folosește și astăzi unul din cele mai vechi sisteme de unități de măsură a timpului - CARTUL.

Eroii lui Homer cunoșteau șase părți circadiene, ale zilei îngemănată cu noaptea. În Atena și mai târziu, după exemplul ei, la Roma "ziua" se împărțea în 8 părți - patru pe lumină și patru pe întuneric.

Cu această periodicitate erau schimbate cararele în Roma antică. Pentru a afla intervalele, ziua era folosit gnomonul - ceas solar, inventat probabil de babilonieni. Soarele sau mai exact rotația Pământului în jurul lui măsoara timpul. Pământul este instrumentul Timpului, spunea Pitagora.

Noaptea și în zilele noroase era folosită clepsidra (în grecește - cea care fură apa) cu apă sau nisip. Unitatea de timp de patru ore era cunoscută în Roma antică ca strajă. "Straja" de 4 ore pe vapor se numește cart. Se muncește câte patru ore cu pauză. Cartul este legat de "sfert". În progresia uniformă a navei există un mecanism cuantic subiacent. Semnul lui e sfertul. Cu un sfert de oră înainte de a intra în cart și se bate în ușă.

Din 4 în 4 ore răspunderea de a ține în lesă vaporul și de a-l împinge pe drumul pre-destinat pe hartă și nu aiurea, răspunderea de a face navigație, de a ține mașina în mers, cade pe alți umeri.

Din patru în patru ore soarta vaporului, a mea și a altora se încrucișează cu subiectivul din om. Greșala lui ne poate izbi de alți călători ai mării - s-a mai întâmplat - ne poate rătăci spre dinți de piatră ieșiți din apă și câte și mai câte.

Cântecul idiot din copilăria mea, un fel de Lemerik:

*Căpitanul Roberto, hâr, hâr..
Căpitanul Roberto exclamă
Vai, vai, ce mare durere
Să vezi bamporul cum pere
Marinarii cum moare,
Moare, și dă din picere.*

S-a mai întâmplat.

Cu un sfert de oră înainte de a se urca în comandă omului i se ciocănește în ușa cabinei. Se dă sfertul.

Este sudura între oameni și între responsabilități.

O mare roată dințată ce transformă discontinuu în continuu în care "sfertul" este călcătura dintelui. Cartul este o realitate dură.

Odată, la traversarea Atlanticului, unul din ofițerii care fac pe motorişti în lipsă de locuri conforme calificării, îmi vorbea cu oroare de traversadă - 42 de carturi.

De parcă fiecare cart ar fi o lovitură de bici pe spinare sau un sac greu de transportat.

O durere. :

Birourile

- Când vii în țară, vin peste tine, ca muștele la rahat, Birourile. Niște jigodii penale, domnule!

Nea Costică, șeful electric, chelios, suplu, mobil, vorbind cu un teatralism balcanic, expresivitate de pahar, vine la mine că a răcit și vrea ceva "de cap". Cu ocazia asta îmi repară cu două gesturi și cel de al doilea calorifer electric din cabină și ca totdeauna când vine îmi povestește ceva.

- Uite unul dinăștia era de la protecția muncii, Aurel, ei numele de familie dă-l încolo, că încă mai este la companie la noi. Tată-su' era membru al C.C., director la uzinele "I.C. Frimu" din Sinaia, Uzina de Mecanică Fină de mai târziu. Tat-su' vilă, el vilă. Unde nu se ducea, era fiul lui tat-su. A terminat și ăsta o Politehnică dar era gutuie-gutuie. A ajuns pe la birouri, cu protecția muncii. A făcut și un voiaj pe mare, de șase luni, la pescării, ca motorist. Credea că stă degeaba și ia bani numai că acolo a dat de un șef mecanic țepos și ăla l-a băgat cu cârpa în mână la curățat santina, la scurgeri, la muncă de motorist. În fine a revenit și este de o viață la NAVROM cu protecția muncii.

- Și ce poate să-ți facă, nea Costică?

- Orice, că în țara asta de când te naști ești vinovat față de legile în vigoare și de când te angajezi ești contravenient față de dispoziții și regulamente. Viața e una, munca e alta, regulamentele altceva și jigodiile astea penale stau pe intervalul între real și scriptic, între legal și posibil și exploatează:

"Nu porți șapcă, tovarășul?! A, porți șapcă! De ce porți șapcă bă?"

Te naști și muncești infractor. Iar ei sunt profitori care cică te iartă. Jigodii penale, domnule.

- Bine nea Costică, dar asta până la revoluție.

- Și după, că nu s-a schimbat nimic. Să-ți dau un exemplu. Cum venim din voiaj trebuie să dăm la control mânușile și cizmele izolatoare să le testeze dacă chiar sunt electric izolatoare, să le pună la curent de mare tensiune să vadă dacă nu fac străpungere. Înainte când te duceai cu ele la testare era suficient să ai o hârtie de la vapor. Acum, că sunt nu știu câte companii de navigație ni se cere hârtie de la companie. Deci eu trebuie să mă duc și să obțin de la Birouri hârtie cu șampilă, cu semnături. Căci testarea se plătește, este adică o prestare. Și tot de ăia dai la birouri:

- Și cum, mie nu-mi iese nimic?

Ăsta dacă vrea tot îți găsește ceva în neregulă, un bec spart, un grătar nepus, care cică trebuie să fie, să te protejeze. Căci nu ai cu ce și nu ai cum să fii în regulă cu tot. Sistemul știe acest lucru și îi convine. Sistemul trebuie să te aibă la mână și tot el să te ierte; să-i fii obligat, cu ciocul mic și cu coada între picioare. Iată idealul Sistemului: orice salariat să fie un tolerat, un iertat și un răs-cumpărat. Când am venit în țară cu "Buziașul" aveam și eu ceva țigări și două baxuri cu cutii de suc. Să duc și eu acasă, ca omul. Și din două baxuri am venit acasă cu ce crezi, cu patru sucuri. A venit întâi Aurel ăsta cu un adjunct de-a lui, care lucrase la cadre. Acum ăsta nu mai lua șpagă de la cadre, o lua de la protecția muncii. Au venit ca domnii cu mașina-atelier de protecția muncii. L-am primit frumos că-l știu pe nătarăul ăsta de când s-a angajat, i-am dat niște cafea, i-am dat niște țigări, i-am dat și niște sucuri.

- Nea Costică, ceva pentru ajutorul meu...

I-am dat și ăluia două sucuri. A doua zi iar văd că trage în fața vaporului mașinuța-atelier de protecția muncii.

- Nea Costică, ne faci o cafea?

Fac, ce pot face.

- Nu ne mai dai niște sucuri?

Îi dau lui două și ajutorului lui, două.

- Ce, îmi dai ca la chiori?!

M-am supărat, dacă-i așa, dă-le îndărăt, că nu vreau să-ți dau. Și mă duc cu ele în dormitor că și pe "Buziaș" ca și aici aveam apartament, două camere.

- Ei, am glumit și eu, zice și intră după mine și când vede unde-i baxul ia el patru sucuri și adjunctul lui patru sucuri. Ce poți să-i faci, să-l plesnești? Vin alții în locul lor și chiar și ăștia dacă nu le dai și nu-i lași să-ți ia îți fac bube. Legal, că legea e așa făcută că pot să-ți facă oricând orice. Tat-su nu mai e de mult în C.C. dar el e tot călare pe spinarea mea și a altora. Ce, numai el!

În voiajul ăsta ai văzut și tu pe unul care a ajuns mare. Ne reprezintă cică în străinătate. Asta a fost ani de zile la PSI, paza contra incendiilor. Ani de zile a vămuit navă de navă. Venea patern, grijuliu, tolerant și hrăpăreț. Vine la mine, eu scot din dormitor un carton de Kent, țigările mele, i le pun în față, mai scot și niște cafea și el în timpul ăsta mă povățuiește:

- Să fii atent, să ai grijă de oameni, că știi mata...

Și-mi bea cafeaua. Eu am treabă, căci eu nu fac plimbări să iau darul, eu muncesc la vapor. Și la plecare:

- Pentru ajutorul meu, nea Costică, e băiat bun...

Dacă e băiat bun mă duc și iau două pachete de Kent din țigările mele și i le dau. Ce nu facem noi pentru un băiat bun?

Și când să plece, mă cheamă, așa, să-mi spună ceva, discret, unde crezi, la mine în dormitor.

- Nea Costică, să ai grijă de băieți, să fie atenți, că știi mata că focul nu iartă...

Și în timpul ăsta, fără să-mi spună nimic legat de gestul lui, întinde mâna spre cartonul de pe pat, că îl bughise din cealaltă cabină, și văd că-mi trage unu-două-trei-patru pachete de Kent; și uite așa dintr-un carton am rămas cu două pachete.

Odată am transportat cu vaporul, nu mai știu de unde, portocale. A venit ăsta la comandant, în inspecție contra focului și a plecat cu două sacoșe. A doua zi a venit în inspecție la șeful mecanic și la mine, pe partea electrică. A plecat iar cu două sacoșe. Nu i-a ajuns. Se întâlnește cu unul dintre ai noștri, de la vapor, la birouri și-i spune:

- Zi-i comandantului că mâine vin să-i inspectez pe secund și pe șeful de echipaj (adică puntea: cu o zi înainte inspectase mașina). Aici, comandantul nu a mai rezistat:

- Dacă vine cumva jigodia asta la vapor, nu-l primiți, jos cu el de la scară și dați-i un picior în cur și un pumn în gură.

O răbufnire. Căci, ăștia, cresc și se ajung. Cine are va mai avea. Cine are împarte, dă mai sus, ajunge mai sus, primește mai mult, dă și mai mult. Iar cine nu are și nu dă... o ia el în gură. Trebuie să ai și să fii lichea. Lichea poți să te naști sau să devii cu efort mai mic sau mai mare. Dar să ai? Ei, aici acumularea primitivă de capital se bazează numai pe furt. Într-un mod sau altul. Și cu cât furi mai mult, împarți mai mult și deci ești obligat să furi mai mult...

Nea Costică fără să o știe, glosează pe marginea unei amare constatări a marelui nostru sociolog și antropolog Ernest Bernea, intelectual al dreptei ajuns în pușcăriile comuniste: "În România nu există decât două ipostaze ale existenței umane: lichea ori câine bătut".

I.C.R.A.L via S.U.A.

... Am avut eu un coleg de voiaj Georgescu Aristarh. Grec. ăsta avea o vilă și i-a intrat în demisol igrasia. A plătit la ICRAL să-i repare. A așteptat doi ani că ăia nu veneau; ba nu aveau bitum, ba nu aveau altceva. Și atunci ce a făcut omul? Făceau voiaj în S.U.A. A luat și a scris două scrisori, una la "Scân-teia" și una la "Urzica". Le-a scris la indigo și a trimis fiecăruia numai copia la indigo. Cu timbre americane pe plic. Originalele le-a ținut. Când a sosit din voiaj era publicat deja și în "Scân-teia" și în "Urzica".

Ăia de la ICRAL îl așteptau cu nerăbdare, să îi repare și i-au făcut o lucrare put.

A venit și un reporter de la "Urzica" să stea de vorbă cu el: "pe dracu reporter, securist dom'le".

După vreo două luni, alt voiaj. L-au chemat la "Poarta 2" să-i atragă atenția să nu mai facă "chestii din astea" că "o să ne întrebe și pe noi, pe cine trimiteți voi, dom'le în voiaj". Dar i-au dat drumul să plece.

Vama

"Legea e în carte, cartea e în geantă, geanta e la mine"

Ce cuvânt urât!

În alte limbi cuvântul vamă - douane în franțuzește, dogana la italieni - ne vine de la ultima invazie din Europa, cea normandă. Când normanzii și-au făcut stat în Sicilia și Italia de Sud au folosit în administrația fiscală arabi și bizantini. Vama provine de la cuvântul arab divan.

Și în românește cuvântul este un cadou făcut de invadatori. De cei veniți din stepele Asiei și stabiliți în Câmpia Panoniei de unde ridicau capul spre înălțimile munților Ardealului. Căci românescul vamă vine de la ungurescul vám. Termenul anglo-saxon pentru vamă, "custom", vine de la cuvântul "obicei".

Te scuturi, mai exact "te scutură" conform cu obiceiurile. Și ce obiceiuri!

Vama este momentul adevărului. Te-ai zbatut, socotit, ai cumpărat, ai ezitat, ai vândut. Buful stă în cheson și îți umflă inima. În timpul asta, colegului tău, cel ce și-a făcut praf paraii sub lozinca "Dilaila!" - dă-i cu bere, dă-i cu fete - i se umflă bășica fierii. Zaiafetul s-a uitat, între buful tău și realitatea lui crește invidia neagră, urâtă. Invidia clasică pe care unii teoreticieni au descris-o științific ca "lupta de clasă". Dacă poate, te va da în gât. "Ăsta a băgat marfă la blat!" Te lupți cu sărăcia ta constituțională, cu invidia colegilor, cu rapacitatea șefilor de la uscat și apoi cu vama. Nimeni nu-i curat pe lumea asta, socialismul este sistemul compromisurilor semiacceptate, semipèdepsite. Depinde de baftă, depinde și de pile. Într-o societate a imoralului și a incertitudinii generale nu ai garanții. Poate să țină, poate să nu țină. Trebuie să dai ca să ai. Ca să ai serviciu ca lumea, navă bună, voiaj bun... Din salariu nu ai cum, deci trebuie să te descurci. Cea mai obișnuită modalitate de descurcare este o țară de contrabandă. Meschină precum viața noastră ea nu poate urca mai sus de sub-demnitatea bișniței. Câteva perechi de blugi, niște cafea, niscaiva țigări.

Știi ce sunt vămile văzduhului? Dacă nu, luați vechiul dicționar universal al limbii române al lui Lazăr Șăineanu.

"Podurile peste 24 de ape ce sufletul străbate după moarte până ajunge purificat în lumea cealaltă". Ei, pe podurile astea ai toate șansele să o încurci.

Vama știe că toți pun la blat, că toți au, că asta e o regulă a jocului social. Numai că una este practica socială și alta e legea. Și între practica tradițională și lege este bunul plac al instituției numită vamă. Oameni sunt și ei, iau și ei șpagă că trebuie să "tragă" șpagă mai sus. Vorba romanului: Do ut des. Dă și ia. Aia de fac afaceri mari cad ei când se hotărăște acolo sus, căci orice afacere mare are și protecții mari. Trebuie să știi ce și cum, să vezi, să știi cine este fiecare, căci ne-atârnați nu există, toți atârnam de cineva și atunci e bine să știi cine-i nenea,

să nu superi prea tare; tu nu ești curat la rândul tău dacă e nevoie, dosarul tău apare la suprafață ca morții din clipul “Thriller” a lui Michael Jackson care ies noaptea din canalul unde au fost aruncați. Cel mai bine pentru vameș este să “pârlească” din când în când câte un nevinovat, unul fără mamă - fără tată căci trebuie să aibă și el activitate. Și oricând trofeul lui poți fi tu.

Vama, ce cuvânt urât!

Relația marinarului cu vama am înțeles-o la Kandy, vechea capitală a Ceylonului, orașul în care se păstrează într-un templu, celebrul dinte sfânt a lui Budha. Eram invitați împreună cu comandantul în plimbare de către agent, cel ce local reprezenta interesele companiei și vaporului nostru. Și arătându-ne de unele și de altele, locuri istorice, locuri sfinte ale budhismului ne arată și o clădire masivă înconjurată deasupra zidului cu sârmă ghimpată.

- Asta este închisoare, dar, probabil nu vă interesează.

Privind-o lung, cu un interes amuzat, secundul i-a replicat scurt:

- Greșești profund. Iată un loc de care nu trebuie niciodată să facem abstracție. Căci orice marinar este un contrabandist. Un pat la spital s-ar putea să nu găsesc eu dar un loc aici îmi este totdeauna pregătit.

Dacă ești contrabandist, e clar. Dar dacă nu ești contrabandist? Am făcut fără să vreau experimentul.

Căci în materie de vamă trebuie să înțelegi cât se poate de bine un lucru: tu ești un individ iar vama este o instituție. O instituție de stat. Și încă una care lucrează la porțile țării. Mitologia a avut un zeu portar, un zeu al locurilor de trecere. Era Ianus, celebru prin aceea că avea două fețe. Vama funcționează conform principiului “legea e în carte, cartea e în geantă și geanta e la mine”. Vameșii sunt cel puțin doi. Oricând ai un grup de mărturii concrete împotriva ta. Și nu uita niciodată că tu ești individ iar vama este o instituție.

Plecam în voiaj de Crăciun, într-o iarnă geroasă, troienită, cu trenuri neîncălzite care circulau greu. Vaporul se încărca în orașul meu, în Galați, urma să plece și să stea câteva zile la Constanța și de abia apoi s-o ia din loc spre țări mai calde prin Bosfor, Suez...

Mi-am zis să mă imbarc în voiaj din Galați - cu trenul la Constanța era lung și friguros. Dar aveam de dus la niște prieteni mici atenții - două cutii cu cafea, două cartoane de țigări. Nici o problemă, perfect rezolvabil, legal, când intri în portul Galați te duci le declară la vamă, îți dau bon și în portul Constanța pe baza bonului le scoți în oraș.

- Doctore, ești nebun? Țștia sunt bandiți, o să ai neplăceri.

- Dom’le, e lege?

- O fi dar ai să o încurci, cum mă vezi și te văd.

Nici o problemă, în carnetul meu de vamă din voiajul care l-am făcut acum șase luni e trecută și cafeaua și țigările, probleme cu proveniența bunurilor cu care intru în port nu pot fi, legea e clară... Plin de energie o iau cu plasa în care am două cutii de sfert de kilogram de cafea și două cartoane de Kent spre

vama portului Galați. Vin din oraș și declar cu ce intru în port spre a obține act. O clădire sordidă, joasă, veche la capătul liniei de tramvai unde mi-am lăsat "Trabantul". Înăuntru, vameșii. Unul corpolent, boșorog, mustață în care este implantat un neg generos. Ochi lacomi și hoțesti. O față descompusă de om care bea mult, fără voință, o privire care îmi amintește ceva intermediar între vânzătoarea hoată de la aprozar cu cântarul măsluit și prostituata care cântărește mereu, rapid și alternativ, riscurile și câștigul. Celălalt slăbuț, tânăr, ochi prezent, având o notă de dominare, pândă și prudență la un loc. Privirea asta, tipul de privire, o știu. Asta-i ușor și de la Secure.

Când mă văd, le spun ce vreau și scot și obiectele, fața li se luminează a triumf, cu satisfacția vânătorului care a găsit capcana cu vânat, cu ceva din freamătul carnal a doi golani ce au prins noaptea o fetișoară în parc; îi umflă brusc lăcomia, satisfacția majurilor care acuși-acuși o să pună pe soldat să se târască pe jos cu masca de gaze pe față. Vânătorii s-au întâlnit cu prada.

- Bă, tu le-ai furat! Zi tot!

"Bă" are părul alb - ce-i drept, albit prematur, n-are încă cincizeci de ani -, este medic primar la Reanimare la Spitalul Județean și cafeaua a primit-o nu de mult de la un tovarăș care ar fi tare deranjat să afle ce se întâmplă acum. Căci la doctor ca și la closet ajung până la urmă toți, și Galațiul este un oraș mic, de, mai cunoaștem și noi lumea.

- Asta e cafea Wiener, nu se găsește decât la shop. Ai avut dolari. Umbli cu valută. Hai, mărturisește, că dacă mărturisești imediat, este mai bine.

"Bă" este calm și le vorbește cu "Dumneavoastră". Cât se poate de calm.

- Dacă considerați că este ceva ilegal aici, vă rog să întocmiți acte.

Asta nu le place deloc. Și o iau tot așa, dar mai moale.

- S-au furat pachete de cafea de la shop. Dumneata ești implicat în furt. Și ce, ai ținut țigările pe care le ai trecute în carnetul de vamă nefumate șase luni?

Între timp intră niște arabi care dau șpagă și pe care nimeni nu-i controlează prin țești. Și dau șpagă în fața mea. Asta simt că nu le place. Îmi iau actele la mână. Lacomi și tâmpiți. Speră că de frică voi abandona "obiectele" ba că le mai dau și bancnote ce mai am prin buzunare. Speră să mă facă să defilez sub lozinca "Nene, iartă-mă". Absolut tâmpiți. Un doctor care navigă pe vremea lui Ceaușescu, are aviz adicătealea, are el un sponsor. Undeva acolo sus cineva îl iubește. Și, în carnetul de marinar scrie - medic bord. Nu scrie însă adresa. Nu știu că sunt din Galați. Mă freacă ei vreo jumătate de oră din ce în ce mai ezitanți, vor să mă provoace la discuții concrete și de amănunt sau să am o ieșire violentă. Eu sunt imperturbabil și monoton: Dacă nu e legal, și sunteți absolut convinși că legal aveți dreptate, faceți acte. Văd cum ochii tinerețului se injectează tot mai tare și de ură dar și de prudență.

- Dumneata ești din București? Semiîntrebare, semiafirmare. În carnetul de marinar este trecut numai locul nașterii, București.

- Și - apăs tare, zâmbind larg, pe și - aici greșiți, sunt din Galați.

Asta nu le mai place deloc.

- Hai bine, pleacă, da să nu mai faci și data viitoare.

Plec calm. Țștia au uitat regula numărul unu: "Nu da în câine până nu știi cine e stăpânul". O încălcare grosolană a regulilor de protecție a muncii la locul lor de muncă cu specific social pronunțat. Mi s-a povestit cum la începutul anilor '60 când numai la vederea unei uniforme de Securitate înghețau păduchii pe tine de groază un tovarăș colonel l-a luat "tare" pe profesorul Theodor Burghel, marele urolog român. L-a luat tare dar a greșit-o. Marele Burghel nu s-a lăsat intimidat de mârlan:

- Crezi că mi-e frică de tine, animalule? O fi avut tata jumătate din Moldova, dar îi vezi pe ăștia - pe perete atârna în șir, după importanță, Biroul Politic Executiv-, la toți le-am băgat degetu-n cur!

Tușeul rectal este explorare urologică de bază. Peste câteva zile tovarășul colonel a venit să-și prezinte scuzele tovarășului profesor Burghel, care băgase degetul de-a adevăratele la tovarășii... Dar mai ales secundo: Eu am memoria lungă.

Talleyrand, celebrul ministru de externe al lui Napoleon, spunea că "Răzbunarea este domeniul prostului". Eu unul însă, îi iubesc pe greci care aveau o cu totul altă părere; ăștia vorbeau de "cupa de elixir a zeilor".

Bă tovarășu' nimic nu e mai important ca sănătatea!

Oripilant? Poate. Dar știți dumneavoastră că tot individul ăsta i-a confiscat unui coleg de voiaj leaful pe motiv că intră cu bani în port ca să-i treacă peste frontieră? Și asta înaintea oricărui control de plecare când ești obligat să declari banii.

Ilegal, dar omul a rămas cu banii luați.

Până una alta cel ce nu are suficiente relații, sau nu are suficientă tărie să le pună sacul în cap la colț de stradă în întunericul nopții - s-a procedat și așa - scui pă în sân, dă cu tifla în buzunar, se lasă jefuit și speră. Speră să scape, speră în toanele bune ale vamei, mai trage puțină șpagă și încrezător în puterea mistică a cuvântului și formulării, le "manipulează".

Eufemismele declarării la vamă, încercări naive de descântare prin încrederea în forța cuvântului.

Unul are două carpete; n-ai voie să introduci în țară decât una. Omul coase cele două carpete și scrie în carnetul de vamă - carpetă dublă, adică o fi ea dublă dar e o singură carpetă.

În perioada când se făcea bussines cu păpuși unul a luat un disc de placaj, a fixat pe el mai multe păpuși și a trecut în carnetul de vamă - "hora păpușilor".

Transformarea multiplicității într-o unitate de tip nou. Numai că jocul de-a cuvântul are și instrucțiuni de folosire: "eu mă fac că e și tu te faci că mă crezi".

Vama e numai one way. Poți s-o iei pe contrasens dar atunci e autostradă plătită, într-un fel sau altul.

Vamă, ce cuvânt urât!

Pirania

E greu să fii skiper.

În meseria asta trebuie să știi să fii și navigator și comerciant și diplomat.

Nu te lupti numai cu natura, cu feroaica ci și cu lăcomia oamenilor.

Vaporul este locul geometric unde se întâlnesc toate lăcomiile posibile.

Toți vor să se înfrupte, să ciugulească, să-și "tragă"...

Numai fii oleacă neatent și vaporul va păți ca vita la traversarea apelor prin America de Sud - în câteva clipe pirania, pești mici cât palma dar lacomi cât încape, nu vor lăsa decât scheletul. Toți cer. Șefii să te lase în pace, grănicerii și "băieții" ca să nu-ți retragă avizul de navigație, birourile pentru fiecare din sutele de semnături, paza contra incendiilor care să adeverească că nu întorci capul la dreapta în loc să-l întorci la stânga, cel ce îți dă navlul, ce și unde să cari, ca să cari ce și unde merită.

Mările nu sunt uniforme, există locuri bune și locuri rele.

Ești băiat fin - pleci unde trebuie; nu ești, gaia te mănâncă. Sunt locuri în lumea asta unde dacă ajungi ești blestemat. Ești plătit în monedă locală, buful nu ține, radă faci cât încape. Poți să cari minereu care te umple de praf. "Goa și Duresul sunt ca vinul roșu. Te-a pătat, nu mai iese".

Duresul este portul Albaniei. Mai rău nu poți să ajungi.

De la Goa cari pământ numit eufemistic minereu.

Una din cele mai curioase forme de lăcomie este pirateria din lumea prosperă a civilizației occidentale, pirateria bazată pe conjugarea cunoașterii legilor și a înscenării. Lumea Occidentului, unde totul e reglat până la cel mai mic amănunt, totul este prevăzut, totul se îmbucă, unde legea este strictă și clară, te face să fii atent să nu calci tu peste lege. Nici nu îți vine să bănuiești că în raiul acesta al bunei organizări stă la pândă reaua credință. Și ar fi trebuit totuși să fii prudent.

Dacă ești atent câteva minute cine dă bani la cerșetori, vei constata că totdeauna cel amărât și sărac. Bogatul foarte rar. Ferește-te de cel bogat!

În portul Anvers este un cheu care cotește în unghi drept, un fel de echer.

Zonă dificilă care presupune manevre foarte clare. În plus tot pe acolo, pe șenal era și un mamelon imers, o gălmă a fundului. Ei bine, arta pilotului - a unuia din ei - era să te suie pe uscat, pe mamelonul ăla. Căci există un paradox al navigației - pilotul nu răspunde dacă se întâmplă ceva cu nava, răspunde comandantul. O anomalie a cărei singură explicație ar fi credința apriorică a totalei bune credințe a pilotului. Numai că încrederea totală e o invitație tentantă la abuz.

La primul vapor românesc suit pe "uscat" au apărut ca din pământ trei remorchere. Au aruncat bandulă, au luat parâmbă, au tras. Toată chestia era că la

plată nu te taxa ca de asistență ci ca salvare. Te-au scos de pe uscat, adică te-au salvat. O grămadă de bani.

Când au încercat la al doilea vas românesc chestia era deja prelucrată și cunoscută. Când a văzut unde-l bagă comandantul a înțeles că urma și el să intre în rahat. Nu a spus nimic pilotului dar prin difuzorul prova a comunicat cu voce calmă:

- Nostromul, pregătiți topoare și dacă aruncă bandulă sau parâmbă, tăiați.

Pilotul n-a înțeles nimica. Când a început pilotul să dea comenzile care să suie nava pe uscat, comandantul manevra cum era corect, să nu se suie. Dar fără comentarii; când au ajuns în dreptul dâmbului pe care nu s-au urcat, au și apărut cele trei remorchere ca să arunce bandula.

Remorcherele nu aveau cum să fie anunțate că nu le-a ieșit jocul și cum au aruncat în neștiință bandulele cum le-au tăiat ai noștri.

Și ce credeți că a făcut comandantul?

L-a plesnit pe pilot fără martori?

Nicidecum. L-a invitat în cabină la o votcă și l-a întrebat amabil:

- Și cât îți iese dumată pentru banditismul ăsta?

Pilotul, alb ca hârtia, a mormăit ceva neinteligibil.

Nici cu americanii nu mi-e rușine. Uleiul pe tablă este un mare pericol în materie de dat cu capul în fierărie. La americani pe punte există chiar culoare pietonale din material poros, vopsite în altă culoare tocmai ca nu cumva să o iei razna pe o pată de ulei.

NAVROM-ul a plătit la New York o sumă foarte mare unui stivator american care a alunecat pe o pată de ulei. Greșeala e a noastră. Plătește!

S-a mai întâmpnat o dată. Chestia începea să deranjeze. La o a treia alunecare pe ulei pe punte cu cerere de mari despăgubiri, ai noștri s-au prins stupefiați că de fiecare dată era vorba de același individ. Venea probabil cu uleiul personal de acasă!

Ei, de data asta i-a ieșit lui uleiul pe nas...

NAVROM, PCTF and Co

Ce bine-i la Navrom

Chirie nu plătești

Mănânci pe săturate

Și dormi de putrezești.

Navromul are grijă de oamenii săi de pe mare.

Stă cu ochiul pe ei, îi urmărește și, la nevoie, dă indicații prețioase. Telegrafic. Iată câteva telegrame reale din istoria Navromului. Venite de "sus". Strict autentice.

De la navă către Navrom: “Oprit descărcarea. Hulă”. Navrom către navă: “Opriți hula. Continuați descărcarea”. Hula este o formă de agitație a mării, val fără vânt.

Altă telegramă, de pe altă navă.

“X-ulescu grav accidentat. Lovit de ganci”. Ganciul e cârligul și bula de la macara. Navrom către navă: “Arestați Ganci. Aduceți legat în țară”.

Nu știau șefii sărmanii că ganciul e arestat și legat din naștere. Ganciul este cârligul masiv al macaralei, evident legat că doar nu e lăsat să se bălăbănească liber.

Cea mai tare din colecția de telegrame reale este răspunsul la cererea unei nave de a intra la Las Palmas să cumpere alimente. Veneau din Cuba și cubanezii le-au refuzat cumpărarea de alimente de acolo, probabil că nu aveau. Numai că orice cerere de intrare la Las Palmas, loc clasic de făcut buf marinăresc, e profund suspectă Navromului. De unde și răspunsul: “Procedați la restricție totală de alimente”. Culmea că semna un director care fusese comandant de cursă lungă!

*
* *

Cum e cu răspunderea la NAVROM?

Treaba este foarte simplă.

Șefii scuipă în palma stângă, lovesc cu coasta palmei drepte în scuiat, așteaptă să vadă pe cine sare și atunci se reped toți pe ăla și dă-i și lucrează-l.

*
* *

Ruda de sânge a NAVROM-ului, PCTF (punctul de control de trecerea frontierei). Ce legătură au grănicerii cu viața internă a vaporului e greu de imaginat. Dar a fost în istoria flotei noastre o perioadă când grănicerii aveau dreptul să verifice vardiile, cum că tovarășii să fie vigilenți.

Într-o noapte cu frig de crăpau pietrele, pe un vapor tras la cheu sigur că vardia stătea și ea într-o cameră cât de cât încălzită și nu de pază pe punte.

Vine controlul - un locotenent colonel, un maior și un tablagiu.

- Vardie! O să-ți luăm avizul de navigație...

Nimic nu e mai ușor decât să fii dur când ești deasupra.

Poate chiar să devină un sport minunat, să strivești oamenii ca pe păduchi, să simți că tremură în fața ta ca răcitura. Nu mai contează DE CE. Devii așa, un mic Dumnezeu, tunând de sus în hăul furnicuțelor sociale. Belitul vardiei este forma cea mai obișnuită, numitorul comun al raketului în port.

Ca o monedă paralelă, a convertirii autorității administrative în bunuri, integrându-se în trocul general țigări - cafea - săpun Fa, Lux, Duro.

Vardia, un nebun, posibil metisat cu un umorist, cine o ști, în timp ce șleahța își varsă icrele, spune gânditor:

- Degeaba vă obosiți. Nu am decât un săpun, nimic altceva. Cel mult să-l împărțiți în trei.

La controlul de la plecare un plutonier de grăniceri - al cărui rol era să caute amatori de evadare din lagărul socialist - se ocupă cu trasul sertarelor de la biroul șefului mecanic. Asta e și al dracului, are și ceva pile; răspunsul e prompt:

- Eu nu țin oamenii la pungi de un leu!

*
* *

Orice marinar face periodic examen psihiatric. Să nu ajungă nava pe mâna nebunului.

Dar pe mâna cui ajunge marinarul?

Un ofițer de miliție, în uniformă și chipiu în cap, pe la șase dimineața - circulație foarte mare, litoral! - calcă o bătrână pe bulevardul Tomis din Constanța. Bătrâna îngrijea de moșul ei, cu vreo cinci ani mai în vârstă, paralizat. Mergea după lapte. O omoară pe loc. Milițianul iese clătînându-se din mașină - beat.

Când îl văd beat mort oamenii sar să-l bată.

- Dai în haina statului?!!

Ați învățat formulele, tovarăși. Formulele de structurare sistematică a genei fricii. De bătut tot l-au bătut. Numai că nu a fost nici judecat, nici condamnat.

Era la al doilea accident. O comisie psihiatrică condusă de un psiholog de la NAVROM l-a declarat bolnav psihic. Același psiholog care i-a zis secundului cu care navigam:

- Dumneata nu poți să pleci pe mare. Ai distimie.

Distimia e așa ceva, larg...

Secundul, care îmi povestește tărașenia, oftează larg și-mi explică:

- Dai un carton de Kent, nu mai ai distimie.

*
* *

În golful Aden, la ieșirea din cart, în timp ce căpitanul pune punctul în camera hărților, în babord, cam la 5 grade, o navă. Radar, sunt vreo 7 mile.

- A și făcut dreapta. După cum se ferește, să nu fie român...

- De ce navă românească?

- Nu că marinarului român i-ar fi frică de moarte dar îi e a naibii de frică de miliție la Constanța. Sunt prevăzători românii, englezii...

În rest doar navele mari - au inerție mare - sau cele cu marfă pe punte. La astea li se ridică înălțimea metacentrică și când faci bandă brusc se canarisesc de aceeași parte, așa că nu-și pot permite așa ceva... Mie de Navrom nu mi-e frică. Că eu sunt "la zi".

Totul e să fii membru cotizant, ceea ce nu-i suficient și cu cotizația la zi, ceea ce e suficient.

Sărut mâna, doamnelor!

Cineva mi-a povestit de un individ care intrând în biroul unde lucra, colegi mulți și toți bărbați, spunea în fiecare dimineață:

- Sărut mâna, doamnelor!

Până când unii s-au revoltat:

- Ești idiot, nu vezi că-s numai bărbați? Ce te apucă?

- Ați fi voi numai bărbați, dar o curvă tot există între voi.

Voiajul pe mare se face sub semnul curvei.

Echipajul e ca o mare familie. Știți ce erau în istorie familiale? Erau "turnătorii" inchiziției. Informatorii oficiali și laici, proveniți din toate păturile sociale și utilizați pe scară largă. Beneficiau de privilegiile de jurisdicție și avantaje fiscale.

Vaporul este un petic din teritoriul național, pe care flutură tricolorul. Nu oricine poate accede pe navă. După lupte grele, anchete, formulare, după ce ești mirosit, cântărit, vegheat, încercat, ai șansa să primești AVIZUL.

Vorba unuia din marinari:

- Țștia, dom' doctor, îți numără toți dinții de pe sulă și ție și la tot satul!

Aviz ne vine prin avis de la latinescul vulgar "mihi est visum", adică "mi se pare". Și cum ăstora "li se pare" iarăși și iarăși te iau la purecat. Rude, prieteni dubioși, bancuri... A, ești divorțat din propria vină? Că nu te-ai prezentat la divorț? Ai fi dumneata nevinovat dar ăștia din propria vină nu primesc aviz.

Te pot turna vecinii (motive destule - că nu-i saluți prea respectuos, că o duci prea bine, că pui muzica prea tare), colegii, rudele. Cum toți ar vrea să fugă și unora le lipsește curajul, nu motivele, nu poți anticipa care va face figura.

Și atunci te aperi, dacă ești cadrist, făcând pe scârbosul prin acte formale.

Avizul e o mare loterie. Chiar dacă bunicul nu a făcut politică, verișoara unui cumnat nu a fugit în RFG și nu ai făcut un accident de circulație... Iar turnătorul de pe navă trebuie și el să existe. L-au constrâns să colaboreze prinzându-l cu una ceva mai lată și i-au spus "ori - ori". Ceva din când în când trebuie să "scurpe" și el.

Cine nu garantează că cel dat în gât vei fi tu?

*
* *

Sărut mâna, doamnelor!

Primul meu voiaj a fost cu nava școală.

Studentii, viitori ofițeri de marină, ieșeau prima dată în Atlantic. Se făcea botezul. Îmbrăcați fistichiu oficiau: Neptun cu tridentul, "doctorul", bărbierul, dama (aici vedeai ambiguitatea travestiului). Botezații erau dați cu unsoare de mașină, cremă de ghetă, cu un ciocan mare li se luau reflexele (dă-i la oase), erau aruncați în bazin (că de aia e botez) și rași simbolic. Un brici mare, enorm, de lemn, ca o sabie, mănuit de meșterul lemnar, fost campion național de box, nea Dinu.

Bărbierit cu mesaj. Pe una din fețele "briciului" scria mare: Să nu fii curvă. Pe cealaltă: Să nu mănânci căcat.

De băieți, să vă ajute Dumnezeu chiar să reușiți să NU.

Căci marinăria e o viață grea și cărările ei sunt necunoscute.

*
* *

Stau de vorbă cu skiperul și căpitanul pe puntea de comandă.

La un moment dat ceasul comandantului chițăie scurt de două ori. Tresărim toți, nu ne-am obișnuit cu jucăria asta electronică relativ nouă la ceasuri și căpitanul rânjește:

- Gata înregistrarea...

*
* *

Vrei să știi cu cine călătorești?

Uite o neo-pildă marinărească, că tot europeanul e crescut în pilde, ce-i drept biblice.

Pe o insulă naufragiază un individ și mai multe cucoane. Ce se întâmplă peste o lună? Variantele țin de neam.

Dacă tipul este englez - Nu s-a apropiat de ele, nu i-au fost prezentate.

Dacă e francez - Ne e prea rușine să descriem.

Dacă e român? Toate plâng. Ce s-a întâmplat?

- Apoi, toată noaptea ne regulează, iar ziua ne tine ședințe cum că suntem curve.

*
* *

Ce poți să-i faci unuia care te toarnă?

Se pare că au fost și cazuri extreme, de oameni "căzuți la baltă".

Apa e aproape. Dar mai există o metodă de mare eficiență și fără moarte de om. Inventarul. Fiecare are inventar pe navă și răspunde de el. Nu le furi, i le arunci în apă. Durează extrem de puțin. Apa e aproape. Dacă e ofițer II îi arunci în apă cărțile pilot, hărțile. Că de ele răspunde ofițerul II.

Dacă este căpitan, îi arunci la apă o alidadă... Nu e prea mare, dar costă o întreagă avere. Și de scufundat se scufundă în câteva secunde.

*
* *

Știți ce-i aia "Navrom connection"?

Vine cam așa secvența:

Poarta 1 - Poarta 2 - Poarta Albă.

Pe la poarta unu intră marinarul. Este poarta principală de acces al portului.

Poarta doi sunt caralii, este sediul Miliției Transporturi; acolo poți ajunge eventual legat cu cătușe de calorifer și stimulat specific să răspunzi.

Poarta Albă este o rămășiță a canalului lui Dej; canalul s-a abandonat, închisoarea a rămas.

Crezi că e greu să ajungi pe calea asta?

Naivii pe mare

Naivii pe mare se recrutează din oameni la primul voiaj, des și ceva mai sărăcuți cu duhul, dintre motorști, marinari, oameni preconșionați, pregătiți psihic pentru "minuni" și dominați, supti de tonul prietenos-confesiv-autoritar a câte unui estet în ale miștocăriei. Ce nu construiește migălos, cu trudă, imaginația miștocarului!

Pe o navă s-a stricat cambuza, imensele frigidere unde se păstrează tot ce e degradabil. Oamenii au fost obligați să arunce carnea în apă fără dreptul de a cumpăra alta. Porția de carne ți-ai primit-o la plecare în voiaj, ce s-a întâmplat cu ea, ce ți se întâmplă, nu-l privește pe NAVROM. E strict treaba ta, deci faci foame. Călduri îngrozitoare. Toți nervoși până la Dumnezeu.

Unui motorist i se spue că dacă face nu știu ce munci ale lui Hercule poate să meargă și să ceară de la șeful mecanic două-trei cuburi de freon ca să aibă și el răcoare la cabină.

Freonul este gaz, evident că de nici un fel de cuburi solide nici vorbă nu putea fi și freonul era tocmai buba care stricase frigiderul și lăsase pe toți flămânzi.

De frigider, de cambuză răspunde mașina, mai exact șeful mecanic. Motoristul se apucă, gătește treaba și merge sigur pe dreptul lui la Șefu' să-și ceară "cuburile". Evident este dat afară cu Paști și Dumnezei.

Naivul pe o navă trebuie depistat și "lucrat". De multe ori este o operă de grup cu tactică, strategie. Depistând un naiv la mașină, prinzându-se în plus că e și cam lacom, unii organizează o învăluire. Unul din ei patrulează sus-jos pe la pupa cu un carton de Kent și o sticlă de whisky. Până nu se întâlnește cu victima. Toreadorul este asistat de doi matadori.

- Ai fost?
- Unde?
- La Șefu mecanic. Să-ți iei cartonul și sticla. Câte unul de căciulă.
- Nu!!
- Băi Gigele dacă te duci, ia-ne și nouă - intră în joc matadorii.
- Bine.

Naivul merge glonț la șefu' să-și ia dreptul.

- Dom'Șef, am venit!
- Adică?
- Păi, să-mi iau sticla și cartonul. Și pentru Popescu și pentru Ionescu.
- Poftim?

Au fost unii cărora li s-au făcut radiografii la radarul "Don" - care se rotește și se înclină, blocul cu ecran din comandă este manevrabil.

- Cum să nu facă radiografii? Face! Ce, nu emite raze?
- Da, dom'le, ce-i drept, emite.
- Păi vezi!

Altul s-a dus la comandant să-i dea voie să urmărească meciul la radar. I se explicase că se vede bine, ce-i drept cam cu tentă verzuie.

- Nu vezi ce antenă mare are? Prinde excelent. Că doar asta face un radar - emite și recepționează.

Victima, un ospătar la primul sau voiaj pe mare. Gălmă, parașutat într-un mediu străin pe care nu îl înțelegea și nici nu avea date naturale, înăscute să o facă. Unul din ăia despre care vorbind, băieții dau un bobârnac semnificativ peste gât, pentru ei un gest de desființare intelectuală totală. Gălmă era mare microbist de fotbal. Cum era în ajunul unui important meci de fotbal, băieții "citindu-l" - ce expresie spontană cu valoare de elogiul semiotic! - au început să-l infiltreze:

- Tu-l pe skiper, că el cu secundul și telegrafistul se uită la meci!
- Unde?
- La radar!

Și atunci ospătarul luându-și inima în dinți se duce la comandant, să vadă și el meciul la radar.

Ca să "coțezi" naivul îți trebuie naturalețe, impuls, prindere din volé - să nu aibă timp să-și pună întrebări - combinate cu strivirea lui prin prestanță și bunăvoință.

Coctail Șarmuta. Șarmuta înseamnă în arabă curvă.

Argou și miștocărie

*"Intr-o oarecare măsură fiecare om își are idiomul său propriu...
Orice familie își are argoul său. Fiecare grup, fiecare pătură are
vocabularul, cadența, caracteristicile sale de exprimare."*

Karel Capek

A scrie despre mare și oamenii ei presupune neapărat și abordarea argotului marinăresc. Căci argotul ca limbaj al unei lumi închise a apărut ca o cristalizare necesară a ceea ce era atât de pregnant, plutea atât de dens și negăsindu-și determinarea, încât la primul nucleu - vorba de duh, metafora unui spiritual sau a unui inspirat - cristaliza. Era adică preluat, purtat de ceilalți, îmbogățit în conotații și exprimându-i își începea o existență pe cont propriu.

Limbajul este o formă de uz dar și de complicitate și implicare. De cele mai multe ori acestea sunt inconștiente, dar chiar și așa ești împins pe făgaș și modelat de un anumit tipar al lumii, imprimat cu un anumit model cultural.

Argotul este criptografia subtilă a unei microsocietăți. Ca un limbaj apărut în sânul limbajului argotul reprezintă poate cea mai bună decriptare a liniilor de forță spirituale, conștiente și subconștiente ale acesteia; căci apariția lui nu este un sistem impus ci unul spontan deci organic și necesar. Și poate că mai mult decât alte domenii ale creației verbale argotul este o cunoaștere impregnată de afect, un limbaj creat sub imperiul emoției, trăirii în momente de incandescență și nu de decupare lucidă și rece a unei noi realități prin apropiere mai focalizată de aceasta. Nu numai un nou cerc al cunoașterii ci un nou cerc al trăirii.

Dacă putem să vorbim de subconștientul comun al unei nații - care nu e numai genetic ci și cultural - de ce nu am fi îndreptățiți să vorbim de subconștientul unei profesii, mai ales când aceasta reprezintă o trăire particulară, în comunități temporare, închise, în consumarea unor permanente rupturi sufletești, într-un nomadism deasupra căruia plutește aleatorul:

*La Navrom și loz în plic
Nu ești sigur de nimic...*

Iar frica, frica stă în sân.

Argotul e un limbaj cu conotații metafizice căci violarea granițelor noțiionale comune de către realitatea trăită este resimțită ca o agresiune a afectului și numai în al doilea rând a rațiunii. Întâi o iritare și apoi o excitare.

Argotul este umbra pe care o aruncă marinarul pe ecranul psihanalitic al ființei sale intime, atât cât transpare din ea. Cine are urechi să audă.

S-a scris despre cântece, proverbe, zicători și superstiții marinărești. Cuvântul este însă o creație mult mai concentrată, mult mai succulentă decât proverbul și zicătoarea, prin esențializare, prin inefabilul unei arome existențiale, devine un haiku cu calitate stranie, paradoxal împărțășit de toți. Un monument esențializat al subconștientului colectiv, adevăruri nucleare ce au reușit să-și amputeze discursivitatea. Reușită rară și de aceea monumentală în aparenta sa nonsemnificație din câmpul semantic al limbajului general. "Il depend de toi que je parle où je me taise" (Valery).

*
* *

La celălalt capăt al spectrului o specie nerecenzată și greu de sesizat, o formă de a fi existând în mod, în stil și nu în literă - miștocăria marinărească.

Izbiți de o realitate dură oamenii nu suportă fațada, grandilocvența, locurile comune. Miștocăria este atitudinea amărâtului prins între pietrele de moară ale istoriei sau ale unor situații speciale. Este, cred, descoperirea genială a lui Hășek în "Aventurile bravului soldat Svejk", sunt țăranii lui Marin Preda în fața colectivizării și cei ai lui Dinu Săraru: I.M.S. - mașina poreclită "vulpea partidului". De ce descoperire? Orice operă de artă nu creează decât în măsura în care sesizează; ea nu există decât în măsura în care preexistă.

Negarea realității sub forma miștocăriei este un atac radical și prin coparticipare complotist. Creează spontan o comunitate sufletească de "vorbiți", o psihodramă a respingerii sau chiar a urii fin filtrate convertită într-un joc deviațional al limbajului. Dadaismul era o negare globală a cunoașterii și a valorilor stabilite, acceptate, a bidinelei date pe față.

Aici e o contestare mai focalizată și mai veninoasă. Artistizată prin recurgera la metalimbaj. Poți miștocări prin stil sau prin deformarea cuvântului însuși.

Atacul asupra cuvântului, deformarea lui intenționată, schimonosirea lui e la fel de radicală, categorică, des-ființatoare ca și în sens strict urarea: Naște-te înapoi! (Dute-n măta!)

Insule - minsule. Fluxa și refluxa.

Neluțu...

Contestarea limbajului ca schelet al nedreptății.

Chirie pentru speranță

“Superstiția, carnea cărnii speciei umane”

Will Durant

Binecuvântate fie obiceiurile care, dacă nu izbutesc să ne scape de neliniște, ne ușurează măcar neliniștea, populând-o cu figuri. Fie ca în toată viața spirituală și în toată viața socială ceea ce este articulat să biruiască ceea ce este amorfi; verbul-țipătul, vertebra-gelatina.

Eugenio d'Ors

*

* *

Foamea i-a aruncat pe greci pe mare. Grecia, țară săracă, “unde se dădeau lupte pentru umbra unui măgar” - Pierre Leveque - și-a alungat fiii pe mare. Aventura greacă este fiica foamei. Foamea e foame și frica e frică. Frica explică pletora de zei și alte “hieropersonaje” implicate în problemele mării la greci. Pentru ei marea era un Tot care-i speria în globalitatea sa și un ansamblu de fenomene pe care nu-l puteau raporta mulțumitor la acest tot.

Un conflict între parte și întreg în care erau mental striviți ca între ciocan și nicovală. Și atunci au transferat totul în plan ceresc. Fiecare din elemente a căpătat un semnificanț zeiesc cu care se putea corespunda pe un plan abordabil lor - raportul om-zeu. Aveai acces, deci aveai speranță.

Nu te limitezi numai la a suporta, aveai câteva grade, vagi dar aveai, de comportare.

Și pe de altă parte creind filiații, rudenii, relații între zei căpătați un tablou de coerență, refăceai unitatea părții cu întregul. Ofranda la zei și superstiția sunt de fapt o metafizică a șperțului.

Este celebră maxima lui Emerson “Natura nu ne face daruri”. Descoperirea însă nu-i aparține. A formulat aforistic o constatare veche de când lumea și o practică. Relația cu Natura - poți să-i zici la fel de bine zeii sau Dumnezeu - s-a bazat din cele mai vechi timpuri pe un principiu comercial - al răs-cumpărării. Prețul era total - prețul sângelui.

Din cele mai vechi timpuri atunci când începeau să închege scheletul unei noi corăbii, înainte de darea ei la apă, înainte de a pleca la drum lung pe mări - se aducea o jertfă de sânge. Dacă pe uscat se aduceau ca jertfă zeilor prizonierii, pe mare ea se alegea din membrii echipajului. Cel pe care cădeau sortii tragici trebuia cu prețul vieții să-i înduplece pe zei, să potolească dezlănțuirile stihțiilor.

Profetul Iona din Vechiul Testament în călătorie pe mare spre Tarsis, la coastele spaniole, va ajunge în burta chitului, monstru marin care îi va salva

viața după trei zile scuipându-l pe țărâm din voința Domnului, tot datorită acestui obicei crud al vremii. Cum la dezlănțuirea furtunii zeii trebuiau înduplecați prin oferirea unei ofrande omenești, Iona a fost aruncat în valurile mării în chip de închinare.

Mai târziu ca jertfă se aduceau animale.

În epopeele sale Homer ne relatează că grecii cheamă în ajutor pe fiii lui Zeus atotputernicul și taie pentru ei miei albi.

Pare incredibil dar încă la începutul veacului trecut se întâmpla ca skiperii să arunce apei pe dulăul navei, pentru a “păstra” timpul cel bun. Marele comerț cu Dumnezeu! Domnul nu disprețuiește nici jertfirea aurului!

La piciorul catargului principal al corăbiei trebuie să pui un ban de aur.

Urma sângelui se păstrează și astăzi în ceea ce pare a fi o tradiție nevinovată. Atunci când de prova navei (iar pe vremuri de ciocul ce-i continua chila - voorsteven - cum îi spuneau marinarii de pe veliere) se sparge o sticlă de șampanie în spuma ei puteți vedea fără să vă înșelați sângele generațiilor trecute.

Statuia de la prova corăbiilor - noi românii suntem sentimental legați de statuia sculptată în lemn de la prova bricului “Mircea” nava școală a generațiilor antebelice de marinari - figuri de oameni sau animale, nu simbolizează decât jertfa adusă oceanului. Dar simpaticul obicei de a boteza la trecerea ecuatorului? Legătura lui cu trecutul este tot o dâră de sânge. Cea mai veche atestare documentară este legată de “botezurile” cu aducere de ofrande vii ale fenicienilor la trecerea vaselor prin strâmtoarea Gibraltarului.

În timpurile vechi pentru a trece de recife, furtună sau a învinge căderea vântului ce neumflând pânza te țintuia pe ape, se plătea în sânge.

Odată cu venirea creștinismului acest obicei “barbar” a fost înlocuit cu botezul în mare. La el erau supuși membrii echipajului și pasagerii aflați pentru prima dată în acea regiune a oceanului ce provoca teama. Deși nesângeroasă procedura era tot o formă de ofertă de viață sau la limita acesteia. Erai trecut pe sub chila vasului, adică pe sub burta lui, ceea ce se lăsa des cu moarte. În secolul XVII-XVIII și începutul secolului XX trecerea pe sub chilă era o pedeapsă pentru marinari.

Cum fundul navei era acoperit de scoici ascuțite ca briciul, iar prin scânduri ieșeau cuie puteai să fii grav rănit. Dacă nu te înecai înainte. Sau erai botezat prin aruncare de trei ori în apă de pe arborada catargului principal.

De abia în secolul XIX botezul a devenit nevinovat - primești în cap o găleată cu apă de mare.

*
* *

Pe navă numele nenorocirii este evitat ca numele Necuratului de credincios.
(Ucișă-l Crucea...)

1991, “Callatis”, de vorbă cu comandantul Crăcană.

Agitat, suspicios, anxios, speriat de mare, de echipaj, de navă.

La un moment dat n-am ce face și spun ceva de scufundat:

- Mușcă-ți limba și bagăți-o în cur, mă scuzați Domnul doctor! Că eu le spun laăștia din echipaj: Știți câte găuri sunt pe fund. Că face un nenorocit o manevră greșită la valvule și dimineța nu te mai scoli că nu ai de unde te scula.

*
* *

Noapte târzie, în comandă.

Ne înșurubăm în valuri, pe undeva zornăie, rostogolite, sticle goale. Mare întunecoasă, lună palidă, nimic în jurul nostru.

Sunt obosit, dar nu pot să dorm.

De oboseală îmi sprijin șalele de bara din fața “vitrinei” - geamurile late ale comenzii; cu spatele spre sensul de înaintare. Timonierul rapid, foarte rapid, politicos, angoasat dar în primul rând grăbit și angoasat și în al doilea politicos:

- Întoarceți-vă, dom’doctor!

- Poftim?

- Nu stați cu spatele la prova!

De data aceasta politețea este numai crusta subțire suflată peste iritare și sperietură.

- Nu e bine, dom’ doctor!

Superstiția este scurtcircuitul logic generat de frică. Ceva ce se ridică deasupra țesăturii lucrurilor și a logicii. Super - textură.

Inducția - prin frică - stropește la distanță de fenomen și pata este luată ca “semn”. O ordine a lucrurilor sub semnul magicului, uzând de vechea capcană a logicii truate “post hoc, ergo propter hoc” adică “după aceea deci din aceea cauză”.

Convertirea prin fals a succesiunii în cauzalitate.

Dar ce cale minunată de a creea cauzalitate prin succesiune. Practicarea comerțului de întâmpinare! Poți să controlezi imprevizibilul, aleatorul. Aleator vine de la zaruri - alea în latinește.

Superstiția este jocul cu zaruri truate și câștig sigur. Atunci când îți furi căciula nu ești niciodată în pagubă. Îți rămâne în suflet mulțumirea unei bune afaceri. Căci dacă Dumnezeu e surd și orb - și cartea lui Iov ne spune că de fapt nu are ochi și urechi pentru noi, căci noi nu contăm, El e altceva și relația cu El e prezumțioasă - trebuie să ne adresăm totuși cuiva și atunci ne adresăm unei logici pe care neputând-o deduce, așa cum o vrem noi, bazată pe postulatul supraviețuirii noastre, o inducem.

Este de fapt o mică ofrandă în eșafodajul unor certitudini construite nu dobândite, o comportare cuminte și supusă pentru care sperăm să fim recompensați într-o ordine superioară și ascunsă a lucrurilor.

La Navrom există noțiune de “chirie pentru speranță”. Dai șpagă unora, nu o șpagă prea mare, dar le dai căci nu știi dacă ajungi vreodată la mâna lor, dacă avansează... Nu-i ceri individului nimic, doar îi dai pe principiul că cine știe când vei avea nevoie de el.

Marinarul plătește chirie pentru speranță și la Navrom și celor cerești. Căci cine știe...

Badagraz

Liviu Neguț, comandant de cursă lungă, oltean mândru.

Iute de gură și aprig la decizie.

La cubanezi le-au organizat frații întru ideologie o masă oficială. A luat cuvântul și domnul comandant și în încheiere s-a adresat către echipaj:

- Bagă gras că la vapor, nu se știe!

Bagă gras este exprimarea contrasă a principiului marinarului român: mănâncă până crăpi!

Pe atunci cubanezii mai aveau încă masa plină. A doua zi în ziarele cubaneze a apărut relatarea evenimentului cât și faptul că gazdele au fost salutate de comandantul român cu tradiționalul românesc - Badagraz!

Liviu Neguț a comandat un voiaj al unei nave românești în jurul lumii. Când a dat raportul la acea întoarcere din circumnavigație l-a încheiat mândru:

- Raportează Liviu Neguț, primul oltean care a făcut înconjurul lumii cu vaporul!

Când în acel voiaj memorabil a sosit după șase luni în portul Constanța, i-au ținut o zi în radă. Neguț nu a zis nimic, n-a comentat, a rugat să vină pilotina, că și așa ieșea afară, în radă, să le aducă țigări. Domnul director al NAVROM-ului, Zeicu, i-a spus la radiotelefon că așa ceva nu se poate.

Și atunci “circumnavigatorul oltean al lumii” a luat radiotelefonul și a zis “pe toată flota”:

- Auzi bă, amândoi am dat examenul de comandant și l-am luat. Dar dacă dădeai examen de director, nu-l luai. Nu ești capabil.

Apoi a ridicat ancora și a intrat în portul Constanța pe propria răspundere, plătind din buzunar amenda.

Eu nu mănânc carne moartă!

Din povestirile lui Nea Costică, șeful electric:

... Era doctore în '68. Făceam traversadă cu “Brăila” un 4800 tdw. Căram tractoare. Și din Venezuela ne-am dus la americani, în Virginia, la Norfolk.

Când au venit cu aprovizionarea ne-au adus o listă cu prețuri de carne, așa în vreo cincisprezece trepte. Noi ca românul, am luat-o pe cea mai ieftină. Și ne-au adus un but uriaș, vreo 200 kg, învelit în pânză, înghețat bocnă, ciment nu alta, cu mai multe dangale pe el. Prima danga era INDUSTRIA ARGENTINA 1937. Și apoi ștampile din doi în doi ani.

Comandantul cum a văzut ștampilele a înebunit:

- Eu nu mănânc carne moartă!

Shipchandlerul, un negrălu, nu s-a supărat, a adus alta, asta a luat-o înapoi, la cel mai mare preț. Asta era așa de proaspătă că era caldă.

De, nu-l citise comandantul pe Soljenițin ca să știe că în GULAG în Siberia deținuții au găsit în pământul veșnic înghețat cadavrul unui mamut și l-au mâncat.

Aia carne moartă!

Ai noștri, ai noștri...

Am văzut cândva o caricatură splendidă și tristă prin semnificația ei. Un microeseu grafic în triptic. Primul volet - doi motani față în față - unul alb și unul negru.

Cel de-al doilea - un ghem indistinct al celor încăierăți; și ultimul - față în față stau acum doi motani vârgați.

Relația este maculară. Închiși în cușca metalică ce plutește pe apă suntem interpătruși unul de altul. Un viol colectiv prin permutare a personalităților.

Dar și o posibilă îmbogățire. Un singur lucru este sigur - chiar dacă vrei să faci abstracție de cel ce stă zilnic lângă tine, nu o poți face. Te pătează ca vopseaua. Se spune că în timp câinii ajung să semene cu stăpânii iar stăpânii cu câinii.

Atunci când aud la radiotelefon "Ai noștri, ai noștri" - nava caută alți români pe care îi vede sau îi știe pe aproape - mă întreb adeseori - cât sunt de ai noștri? Și noi cât suntem de ai lor?

Căci mare e grădina lui Dumnezeu și neumblate sunt căile Domnului chiar și cele de pe apă.

Se poate și așa

Soarta oricăruia din noi depinde de mare, de navă și de comandant. El este stăpânul vieților noastre de drept (și drepturi are foarte multe, aproape discreționare) și de fapt.

A existat în flota română un comandant care a aplicat creator în navigație principiul dihorului: toți fug de putoarea dihorului.

Practic treaba se desfășura cam așa:

- Avem navă în fața, dom'comandant!

- E mai mare sau mai mic ca noi?

- Mai mic, dom'comandant!

- Pune prova pe el!

La varianta "mai mare" atitudinea diferea:

- Pune dreapta, că avem copii acasă!

Noaptea, la întâlnire de nave, fugeau toți ca potârnichele de el. Aprindea pe catarg două lumini roșii: Nu pot governa. Toți se dădeau cum puteau din calea falsului schilod.

O dată navigând după stele a deviat de la gura Amazonului, unde trebuia să ajungă, cu 200 de mile. Au aflat unde sunt de la pescari, când au atins pământul.

Uite că se poate și așa.

Victima primului sistem de semnalizare

La om se consideră că primul sistem de semnalizare sunt simțurile. Există și cel de al doilea sistem - cuvântul.

Simțurile înșeală!

În Canada, marinarul român se întoarce fericit la bord, fericit că a cumpărat un flacon de un chil de șampon minunat și ierfin dom'le, tare ieftin. Arată cu mândrie sticla cu lichid auriu; pe eticheta lată se lăfăie o cucoană cu o bonețică albă și o față fericită. De sub bonețică ies zbucnite buclele blonde.

Buclele domină eticheta. Designerul a avut dreptate, atrag. Tocmai ele l-au atras și pe marinarul român. El nu a înțeles însă că mesajul era bonețică albă de pe capul individei iar buclele erau supliment.

Gagiul cumpărare un kilogram de ulei de floarea soarelui, pentru salate.

Victima celui de-al doilea sistem de semnalizare

Closed.

Doi oameni ai muncii "de la navigație" văd afișul promițător pe ușa unei prăvălii din Statele Unite. Băuseră bere cât încapă și-i tăia așa o nevoie...

Se apucă să bată vârtos în ușă, căci ușa era închisă.

Apare proprietarul și îi întreabă prin semne, prin ușă, ce vor.

Ăstia arată tot prin semne, elocvente, ce doresc.

Tipul se uită lung, le arată prin ușă fundul și pleacă.

Tovarăși, învățați limbile străine!

Closed nu-i closet. Înseamnă numai "închis".

Dar la al doilea sistem de semnalizare se țacă nu numai ai noștri ci și “ai lor”. Mi-a povestit despre englezi - muncitorii care lucrau la magazinele vaporului - Nea Costică, șeful electric:

- Simpluți domnule, tare simpluți. De România nu auziseră. De Europa de est, în afară de Iugoslavia nu știau. Unul a văzut pe WC scris cu litere mari: ÎNCHIDEȚI UȘA, și a întrebat aprobator:

- Made în USA? Good!

Dă și tu două picioare în ușă...

Tot în Statele Unite. În tren. Mecanicul “unu” e însoțit de câțiva motorști. Drumul spre bar era barat de o ușă metalică cu buton și o inscripție discretă: Push to open. Apasă să deschizi.

Motoriștii vin și întreabă:

- Cum ajungem acolo?

Vor la bar.

“Unu” spune distrat, în glumă:

- Dă și tu vreo două picioare în ușă.

Apoi uită de replică și se cufundă în gândurile sale.

Și brusc aude trosnitura puternică a două picioare în ușă.

Între primul și cel de al doilea sistem de semnalizare uneori este o distanță mai mică decât se crede.

Eu, prietene, numai românește

Un motorist solicită examen medical la Hamburg.

Plecă cu secundul, Carmil Sarca, care avea și el unele necazuri.

După ce secundul este examinat, intră motoristul și la vreo cinci minute Carmil este chemat înăuntru; medicul nu se înțelege cu motoristul.

- Ce a spus?

După ce doctorul, doctor de port, a încercat în toate limbile de uz internațional, motoristul, cu un gest larg, protector, plin de condescendență față de doctor că era tâmpit, că nu înțelegea ce se petrece, l-a bătut rar, temeinic, superior-prietenos pe spinare și i-a zis, românește:

- Eu, prietene (cu gura plină, superior) numai (cu accent pe numai) românește!

Neamțul când a aflat ce i-a spus era să moară de râs.

Sconxul

Sconxul este marinar din tată în fiu.

Tatăl - ranga întâi (căpitan de rangul întâi este echivalentul în marină al colonelului) la C.U.C. (Centrul Universitar Coiciu - cum porecleau studenții

Institutul de marină după mahalaua constănțeană unde se afla), ceva șef la pescadoare - secția de pescuit industrial a institutului.

Fuse un timp comandant de pescador dar a trebuit să se lase deoarece risca să-l arunce lipovenii-pescari la baltă. Lipovenii prăjeau la pupa, la plite electrice, calamari pe care tocmai îi scosese din traul. "Ranga unu", om rigid, milităros le-a "tăiat" plitele. Lipovenii prompti și-au notificat punctul de vedere. Beți fiind, au desenat cercuri pe ușa comandantului și aruncau la țintă cu cuțitul țipând:

- Ieși afară, bot de iepure!

Comandantul, posesor de barbă, a receptat mesajul și s-a lăsat de comanda pescadorului.

Sconxul, tânăr ofițer de punte, își datora numele și renumele mirosului puternic pe care îl emanau picioarele sale. Mirosul avea uneori și avantaje majore. Odată la englezi era vamă neagră. Vama de aia este neagră că indivizii sunt cuprinși de amocul de a găsi contrabanda cu orice preț. Și englezul când e "neagră" nu se joacă! Ești un om pierdut. Decât dacă...

Vameșul englez a intrat în baraca sconxului și deși ăla deschidea cu o mină radioasă dulapul, de unde duhnea și mai tare, s-a oprit brusc, a pălit, a zis Thanks! și, întorcându-se pe loc în jurul axei, dus a fost.

Tânărul ofițer de marină este autorul unei minunate isprăvi în Oceanul Indian. Pe o vreme cu soare puternic băieții făceau plajă pe puntea etalon, cel mai înalt loc plat al navei, aflată deasupra comenzii. Deodată văd că ambele radare ale navei se pun în mișcare. Enigmă. Intrigați coboară jos în comandă. Sconxul, ofițer de cart, se explică:

- Pe ceața asta îngrozitoare de afară nu se vede nici la zece metri.

Afară era o vreme clară, clară - cristal. Pur și simplu se aburiseră geamurile în comandă din cauza aerului condiționat.

Omul dacă vrea, poate orice

Un marinar cu patru clase, ardelean ajuns în comuna Ovidiu lângă Constanța. Pe vapor își pregătea clasa a cincea elementară și îi chinuia pe ofițerii din comandă cu probleme de matematică.

Și concomitent "trăgea cu bunghiul", băga la cap, înregistra.

A terminat cele șapte clase; și liceul.

A ajuns nostrom, șef de echipaj.

A terminat la fără frecvență și Institutul de Marină.

S-a însurat numai după ce a ajuns ofițer.

Acum este secund.

Omul dacă vrea, poate orice.

Cum, nu vrei corcodușe?

Vine la mine în baracă, în vizită, Marian bucătarul.

Tânăr, intens brunet, gras.

Unul din băieți îl strigă pe când trecem prin Canalul de Suez:

- Pune-ți bă sutien că o să zică ăia de pe altă navă că avem bucătăreasă și ne facem de rahat! Are țâțe ca o adevărată nimfă, evident una mai brunetă.

Când servește masa se învârteste în niște pantaloni dubioși, gol până la brâu - se dezbracă după ce a plecat comandantul - cu burta, centrată de cicatricea unei laparatomii mediane, revărsându-se copios peste betelie. Odată în timp ce îmi aducea farfuriile pline i-am văzut și o rosătură lată, denudată (ciuperci?) între buci pe când nădragii alunecaseră ceva mai jos, spre vine.

Jovial, prietenos, pertuist. Cu mine e atent pentru că doctóorul e doctor și sunt și președintele Comitetului de Cambuză, împins în acest rol de om de paie de către Ciobi, ofițerul trei. Cu Ciobi se împunge în cadrul relației acră-dulce dintre bucătar și ofițerul trei care răspunde de cambuză (un fel de ofițer intendent). Pe Ciobi îl șicanează spunându-i Mogli (de la Mogîldan) și "Moldovean" iar Ciobi îl congratulează cu "Arcadaș" - numele satului din care provine. La mine vine în cadrul acțiunii pe care aș denumi-o din punctul meu de vedere "păpica și compromisul".

Vrea cărți de citit. I-am mai dat. Mă frăsuiesc de data aceasta, nu-mi place să-mi împrumut cărțile.

- N-ai? Cum, nu vrei corcodușe?

Râde jumătate amical, un sfert-superior, un sfert servil-complice.

Corcodușele sunt portocale furate de la cambuză. Și cum am luat una ieri, cum îmi place și brânza, tac și îi dau. Demnitatea e demnitate dar și portocalele sunt portocale.

K.G.B.

K.G.B. este porecla secretarului de partid de pe nava noastră.

Subțire, ambițios, veleitar; în voiaj conduce ședința noastră de partid. "De la dumneavoastră se cere, că sunteți cei mai buni - și ceilalți sunt buni, dar dacă sunt așa de buni de ce nu sunt membri de partid?"

Este poreclit și Dolănescu după inițiativa de a cânta la o cârciumă din Singapore imnul și cântece populare, "de-ale noastre, tovarăși..."

Personalitatea lui de secretar B.O.B. este ca un picior prea mare care nu intră decât greu în pantoful prea strâmt al funcției de aj. mec. - ajutor mecanic.

În comandă K.G.B. este în relații prietenos-egalitare cu comandantul. Comandantul, Titi, era îngrijorat. Ducem după noi un mutilat, nava "Feleac" cu motorul stricat. Se strică vremea, nu se mai vede, iar Feleacul n-are nici radar, e și ăla defect. K.G.B. îi ridică prompt moralul:

- Nu-i nimic, că doar e Nea Mișu Moraru acolo!

Nea Mișu e comandant instructor, se întoarce acasă din Egipt cu Feleacul, făcând și un fel de anchetă.

Titii, enervat, pe bună dreptate:

- Și ce, nea Mișu are ochelari cu infraroșu?

K.G.B. este însă supus charismului funcției, parafrazează sufletește extensiv și extravazează principiul sovietic: Ce e mare e bun, ce e mare e frumos. Unde este conducerea superioară acolo nu-s probleme. Chiar și natura păleşte.

Servilismul lui a ajuns în manifestările concrete o nouă religie a ierarhiei față de care lumea fizică nu e decât o piedică subiectivă, depășită.

Și uzul formulei familiar-servile "Nea Mișu" (că de, e și el secretar B.O.B. de navă, om de încredere) îl include între inițiați, devotați; e dintre cei aleși. Este o mică treaptă de la baza unei piramide superbe și se înfioară de plăcerea de a suporta și mai ales de a transmite prin el altora, subiacenți. Este vorba de o prostie a K.G.B., o manifestare numai a prostiei? Nu, e o logică a loialității kitsch degenerată în servilism ce se autodemonstrează prin reducere la absurd.

Terra incognita. Hic sunt leones.

"Pământ necunoscut. Aici sunt lei". Așa scria pe marile pete albe de pe hărțile Evului Mediu. Acum pământul nu mai are pete albe, dar avertismentul hic sunt leones e încă actual. Marinarul român uneori o ignoră.

În Ghana la un moment dat toți "țigani" (vorba marinarului despre lumea a treia) din port o iau la fugă. Ce s-a întâmplat? Un șarpe, nu prea mare, foarte verde. Marinarul "X" numai mușchi și celebru de bou coboară liniștit din scară. Se uită disprețuitor și îl omoară calcându-l de două ori cu adidașii. Era un șarpe cu mușcătura sută la sută mortală. Eroism prin inconștiență și incultură.

Altul din "ai noștri" pescuia la indieni. Când să scoată din cârlig un peștișor toți "țigani" încremenesc iar unul din ei sare și îl apucă de mână când mai avea douăzeci de centimetri să apuce peștișorul. Douăzeci de centimetri care îl despărțeau de moarte. Căci peștișorul avea ghimpișori. Iar ghimpișorii...

Lipatca din Jurilofca

Marinarul Lipatca, suflet slav din Jurilofca de pe malul lacului Razelm, ajungând pe oceanele lumii avea să constate că viața e mult mai complicată decât părea acasă. Cu apa Lipatca era obișnuit, ca tot lipoveanul, de la naștere. Mai greu era cu relația umană. La Singapore șalupa care transporta echipajul în radă se ciocnește cu un pescărici malaiez. Șalupa este demolată, doi dintre românașii noștri cad în apă. Învălmășeală mare. Lipatca împreună cu doi inși sar în apă, salvează pe cei doi naufragiați - care erau și ușor loviți - și apoi Lipatca dispare.

S-a înecat? A murit?

Rezolvarea vine de la poliția din Singapore.

Lipatca după operația de salvare a sărit pe pescărici și a demolat îngrozitor pe cinci-șase malaiezi:

- Ibifo! mati, tu omori la șeful meu!

Apoi ajuns la țărș pune la respect și poliția din Singapore care nu reușește să-i pună cătușele.

Ce șpagă a trebuit să dea comandantul să-l scoată pe Lipatca - suflet pur din ghearele poliției! Lipatca nu bănuia multe pe lumea asta.

Tot în Extremul Orient, când au venit fetele la vapor lipoveanul a luat-o pe cea mai mândră, mai voinică. I se potrivea la calibru. Vopsită violent, toc înalt, sân generos.

Numai că a luat-o la cabină și peste cinci minute s-a auzit urlatul disperat a bietului Lipatca:

- Săriți, biliboiul!

Îi băgase mâna sub fustă și i s-a umplut mâna de testicole.

O mică confuzie. Ea era el.

La Jurilofca nu se știa că există și așa ceva.

Depășit de cuceririle tehnico-științifice

B., secund, 58 de ani, moldovean, cu "acșant".

Nu avea intenția să mai dea examen de comandant "nu știa engleză, nu auză și era depășit de cuceririle tehnico-științifice".

Florică vrea muștar

Comandantul Florică provenea de la flota de pescuit oceanic.

Un mare amator de chewing-gome; dacă cineva îl lua la vorbă, cum tot timpul mesteca, își scotea guma din gură și cât timp vorbea o depozita după ureche. Și un mare amator de muștar. Mânca la orice masă muștar; muștar cu orice. După patru luni de voiaj s-a terminat muștarul.

Florică a cerut imediat registrul de ieșire a alimentelor; nu a putut să se lege de nimic. Atunci i-a declarat bucătarului, privindu-l sumbru - mergeau în Africa de Est, paradis de gagici ieftine:

- Dacă te îmbolnăvești te trimit în țară cu primul avion!

I-a tăiat și bucătarului muștarul.

Un ospătar jegos

Tot timpul îi curgea transpirația și aveai impresia - probabil că așa și era - că se scurge în bolul de ciorbă pe care ți-l pune pe masă.

Servea în cămașă albă jengoasă, papion, pantaloni scurți prin care îi ieșeau pungile scrotale. Nu se spăla niciodată. Purta o barbă-mătură și asta jengoasă și

nespălată. Ca să-i distrugă barba băieții au dat-o cu prenzandez dar a reușit să o salveze cu diluant.

Cabina lui era după chip și asemănare; cum deschideai ușa - trăzne. I-au spus de nu știu câte ori să se spele până când într-o zi l-au aruncat la baltă (știa să înoate).

După care i-au spart hubloul, i-au făcut două găuri mari în el și de afară au băgat apă cu manica și i-au inundat cabina.

Principesa

Porecla este o formă privilegiată a folclorului modern la nivel de microcolectivitate. "Principesa" era porecla suculentă a mecanicului I.

Slab, băutor, semicultural, cu mari ambiții profesionale, cultivând un elitarism înțeles pe legea lui.

O mulțime din "motoriștii", în principiu necalificați, fără învățământ superior, care trebuie să dubleze în fiecare cart ofițerul, erau de fapt ingineri, absolvenți de Institut, care nu găseau altă formă de a se angaja și naviga.

Doi din acești motorști-ofițeri sunt însurați cu studente la medicină. Mecanicul II și "motoristul" lui sunt colegi de facultate, au terminat institutul la un an diferență. Își beau ceafeaua împreună. Principesa enervat apostrofază pe mecanicul II:

- De când bei tu cafeaua și ești prieten cu motoristii?

Milițienii se servește cu pastile de ficat

Marinarul român are ceva din pisica vagaboandă care se hrănește la bena de gunoi. Prudentă, îndrăzneată și precaută totodată, știind că toți vor să-i dea cu piciorul și depinde numai de ea să se ferească. Inventivă căci nimic nu ascute atâta mintea decât nevoia, atunci când mintea devine singura armă într-o luptă inegală. Agilă cu reacții rapide și inerție mică. Și mândră! În Rudyard Kipling găsim basmul-pildă despre motan. Motanul "care se plimba numai pe contul său" care nu a vrut să se vândă Omului. Și-a păstrat independența. Marinarului român îi place să se dea grande. Are un dispreț suveran pentru lefegiii care "fac pe biela - manivela între casă și serviciu", umiliința fricii pe mare se convertește odată toate cele trecute și sedimentate, într-o oarecare trufie. Mai face și o mică învârteală, bișnița, ruda săracă, balcanică a distinsului domn anglosaxon business, are un ban mai țeapăn în buzunar; îl va topi repede, dându-se mare - dar ce momente!

În trenul de Galați spre Constanța un nostrom (nostro-omo, omul nostru, șeful de echipaj nu e un orișicare, este părintele - sever - a tot ce e marinar și timonier pe punte) pilit ajunge - glumele destinului - într-un compartiment cu un polițai ce transporta un deținut. Deținutul stătea cu brățelele pe labe.

Marinarul iubește milițianul ca sarea în ochi. Mai ales "pe" trenuri. În ultimii ani ai Odiosului era moda să vină trei polițai, țepeni, impertinenți și să-ți ceară pe tren actele și inspecția bagajelor. Absolut ilegal. Fără hârtie de la procuratură nu e voie. Se cheamă că e percheziție. Poți să refuzi, vor coborî cu tine la prima stație. Aici într-o cameră tu ești singur, ei sunt trei. Sau mai mulți. Vor fi poate ușor prudenți. Poate ai o rudă la Securitate, unul mai ajuns, sau un văr la C.C. Te miroso și te iau la încins dacă nu simți nici un semn de pericol. Dacă totuși iese ceva ei sunt mulți, tu ești singur. La proba cu martori - avantaj ei. Și apoi uniforma țării nu minte, tovarăși. Dar dacă îți găsesc ceva în bagaje - un carton de Kent sau zece rujuri sau o pungă de cafea străină... Atunci îți vor demonstra că nu există Dumnezeu, există numai Miliția. Nu vreau să dau cu copita în această tagmă profesională. E o muncă grea și necesară. Dar ce mârłani am întâlnit cu tinichele de majur pe umăr! Și nu numai majuri, uneori și cu stele.

Pentru polițai marinarul este ca iepurele. Vânătoarea este totdeauna liberă. Este unul care are dreptul să iasă din țară când noi, toți, stăm aici și nici nu visăm. Marea e mare, cu țări multe la țărmurile ei, cu orașe și magazine. Are dreptul să cumpere în dolari! Țsta ne sfidează. Dar și când punem laba pe el! Îi iese pe nas și marea și valuta și laptele care l-a supt de la mă-sa, dacă e nevoie. Nostromul, în care dragostea marinarului față de milițian acționează ca un resort care s-a deblocat, o ia prudent, via pârnaiaș.

Îi împinge arestatului 25 de lei în brațe.

- Ia, să ai și mata de o bere când îți dă drumul.

Pârnaiașul, devenit instrument de comunicare a celor două medii, marina și miliția, și presimțind bătaia pe care o va mânca de cum ajung la loc ferit, împinge ghemotocul cu coatele - etele sunt imobilizate cu fiare - jos. Polițaiul e singur, are gura cusută.

- Dă-i dom'le drumul, ce îl ții legat ca pe un animal.

Polițaiul tot mîlc. Numai că apare patrula miliție feroviară, caraliul le spune ceva la ureche și ăia se apropie de nostrom și brusc pe încheieturile lui apare o pereche de cătușe. Tovarășii milițieni îl coboară apoi la Făurei (unde trebuia să schimbe trenul de fapt) și ți-l iau la încins, din spate, unul dintr-o parte, altul din altă parte... Nostromul om tare. Nu ajunge orice bleg nostrom pe ocean.

- Stai așa că unul din voi nu știe să dea. Țla din dreapta dă mai prost.

Îl percheziționează și dau de câteva folii cu tablete anticoncepționale.

- Ce-i asta, bă?

De abia acum treaba devine lată. Anticoncepția e o crimă. Să facem copii, tovarăși. Tovarășul ne-a fixat sarcini demografice precise. Cine sapă la temelia națiunii cu prezervative și anticoncepționale, va plăti tovarăși! Mâna nemiloasă a Justiției socialiste îi va da acestui demolator al nației ceea ce merită. Situația devenită brusc albastră, nostromului îi trece mahmureala și "percutează". Între

mintea de nostrom și mintea de milițian, avantaj nostrom. Dacă nu ai cizme și epoleți nu ai altă șansă decât să ai creier. Cine nu are este eliminat pe parcurs. Rezistă numai cei mai buni. Ce înseamnă într-un asemenea caz să fii bun?

- Nu yezi? Că scrie, ce, nu știi să citești? (Scria, dar franțuzește). Aoleu, ficatul! Dă-mi una că mor! Caralii îi dau - că dacă moare, atunci să te ții anchetă, l-au bătut cam tare -, ăla înghite.

Atunci milițianul declară ritos: Restul, se confiscă!

Dacă înghite, e bună. Ce, el nu are ficat? Uite așa s-au servit milițienii cu pastile de ficat.

Doamne-Doamne

Ani mulți în urmă, pe "Transilvania", pasagerul mândru care îmi încânta ochii cu albeața lui la Constanța în anii de liceu și care a venit să moară, prostește, răsturnându-se prin scăderea apei din Dunăre, alături de mine, la Galați, "Nea cutare" joacă table. Are nevoie ca de aer de un 6-4. Înalță ochii către cer:

- Doamne, dacă ești, dă Doamne 6-4, ajută-mă Doamne!

Dă cu zarul, nu iese. Și atunci scurt:

- Îmi fac nevoile pe barba ta.

Ei, dar "Transilvania" pe atunci făcea turci-țară.

Peste vreo trei-patru zile "nea cutare" cu cercei turcești de aur în mână, stătea cu morcov, unde să-i blătuiască. Că oficial nu era voie.

- Ce să fac Nea Mihai? Să-i cos în chiloți?

- Bă "Nea cutare" bagă-i unde știi, dar mie nu-mi spune că dacă cazi o să zici că eu te-am dat în gât.

- Unde să-i pun? Unde să-i pun? Ajută-mă Doamne!

De data asta e pe bune, nu glumește.

Apoi aducându-și brusc aminte de ce-a zis cu câteva zile înainte, jumătate glumind strâmb și jumătate speriat de-a binelea:

- Aoleu, ce-am zis. Dacă acum îmi face figura și mă rade?

Poate s-a gândit omul la ce a pățit ăla de l-a înjurat de Dumnezeu pe Bulă. Nu știți?

Bulă clătină schela unde sus, sus de tot lucrează unul.

- Tu-ți Dumnezeuul mă-ti Bulă!

Bulă clătină în continuare, omul cade și moare.

- Tovarășu' milițian a murit pentru că nu credea în Dumnezeu.

Pistolarii ăștia sunt cei mai periculoși...

... Aveam un secund bătrân, de 63 de ani, a dat de trei ori examen de comandant și căzând a renunțat. Provenea din marina militară. Pistolarii ăștia sunt cei mai periculoși. Era cartul secundului. Urc eu în comandă, doctore, și văd un vapor în dreapta noastră și unul venind spre noi din prova. Îl urmăresc

la radar - relevment fix. Deci coliziune! Normal în situații din acestea faci bandă dreapta, fugi la dreapta. Dar acolo era ocupat.

Atunci am intrat tare peste secund, era doar cartul lui, și l-am obligat să facă bandă stânga. Practic am făcut un rondou. Normal ar fi trebuit să ia legătura cu ăla din dreapta să-i spună să tragă și el dreapta și să-i facă loc.

Dar omul nu putea să o facă că nu știa englezește de nici o culoare!

Demnitate

Radă în golful Thaiandei, insulele Ko Sin Khang. Pe vapor au venit fetele. Se circulă din cabină în cabină, se preferă ofițerii.

Una din fetițe trece la șeful electric, venind din vecini, de la o cabină apropiată.

Drăguță, dezinvoltă, vrea să se spele pe dinți.

Alături a tras o muie, ceea ce se numește științific oral sex.

Șeful electric plin de demnitate o retrimite "la sursă".

- Întâi te speli acolo și apoi vii la mine.

Je seme à tout vent

Asta este motto-ul și profesiunea de credință a Larousse-ului

Dar nu numai celebrul dicționar seamănă "oriunde bate vântul", în cele patru zări.

"A tout vent" se aplică și omului de pe navă.

... Asistentă medicală, 54 ani. Trăia cu comandantul, îl suga de băutură - că ăla avea 60 de ani - și pe baza băuturii primite de la comandant căuta să se lege de băieții tineri. Asta însă nu o împiedica să îl informeze pe comandant ce vorbesc și fac AIA. Cum? Îi spiona cu stetoscopul prin peretele de melamină a cabinei - ea locuind alături de unul din ofițeri.

Să te ferești din față de țeava tunului, din spate de copita calului și de om... din toate părțile.

Fulga

Petrică - brutarul, față tâmp-vicleană, tânăr, dinți stricați care își cască spre tine cavitățile, barbă blondă rară, halenă fetidă.

Micoză recidivantă, ciupercuțe, interdigital și inghinal.

Ăsta ne pregătește zilnic pâinea.

Povestește, în timp ce-l mângâie, sincer, pe Bobiță câinele vaporului:

- Avea bunică-mea o cățea, Fulga o chema, frumoasă, o blană nemaipomenită. Și a pus ochii nevastă-mea pe ea, pe blană. Să-și facă cațaveică. Iubea bunică-mea pe cățea ca pe ochii din cap. Toată ziua Fulga, Fulga...

Am luat o aripă de pasăre, am pus înăuntru stricnină și în trei minute Fulga era moartă. Când a văzut-o bunică-mea dă-i să plângă. Dar eu i-am spus:

- Ți-am zis să nu o lași liberă prin ogradă, să o legi. Uite ce s-a întâmplat...

Bunică-mea în jalea ei mi-a spus:

- Ia-o Petrică, du-te și îngroap-o.

Am luat-o în spinare, am dus-o acasă. Nevastă-mea când m-a văzut de bucurie mi-a pus o cană mare de **hin** și apucă-te Petrică cu lama să o belești.

Și ce cațaveică faină a ieșit!

Petrică brutarul e tare necăjit că nevastă-sa cu familia ei (cam chiulăi, cam derbedei...) vor să-i ia casa și agoniseala. Și nu leagă în nici un fel prima, cațaveica, cu cea de a doua.

Lipovenii de la pescării

La flota oceanică de pescuit grosul personalului de exploatare de la traule și prelucrarea peștelui - lipoveni. Lipovenii sunt ruși refugiați în Deltă și Dobrogea din motive religioase cu sute de ani în urmă, neacceptând reforma bisericii ortodoxe ruse de pe vremea lui Petru cel Mare.

Excelenți lucrători, obișnuiți de mici cu apa dar tot atât de obișnuiți și cu votca. De la vapor, de la coasta Africii plecau spre țară cu avionul. În avion și șapte specialiști în frigotehnie de la București. Lipovenii beau, beau, devin țepeni.

Până când unuia din ei îi cade fisa:

- Vaniușa deșe pasca mamei ei pintru ăștia mergem la București? Ce noi nu avem aeroport la Kogălniceanu? (de Tulcea)

- Bine zici. Ia dă-i Nicolai câteva în ușa să meargă direct.

La Otopeni îi așteaptă familiile.

- Ce mi-ai adus Vaniușa?

- O.... de negru. Am băut banii.

Giorgio della Frigo

Giorgio della Frigo nu este numele unui nobil italian din timpul Renasterii. Este numai "nom de guerre" a lui Gică ospătarul. Dobândit nu oriunde ci în Sicilia, patria mafiei.

... Am tras noi odată la Augusta, la sicilieni, după bunker. Lângă noi au tras o barjă de combustibil, să ne transfere.

Văd că vine un italian și stă de vorbă şu-șu-șu cu Gică ospătarul. Pleacă cu câteva pachete nu prea mari. Apoi vine altul. La fel. Și țin-te italieni. Toți întreabă de Giorgio della Frigo. De ce Frigo? De la frigider. Pentru că uite așa, cu pachetul de două-trei kiograme ospătarul a vândut de la cambuză două butoiașe de brânză. Până la urmă s-au prins ai noștri și l-au ras pe Gică.

Dar Giorgio della Frigo și-a făcut treaba.

Turcii din piața Chiliei

... Turcii din piața Chiliei sunt tot “ai noștri”. Piața Chiliei este Harlemul Constanței. Un amestec de turci, tătari sau toate cele trei seminții, incluzând țigani, amestecate. Nu e bine să te prindă seara în piața Chiliei. Acum câteva voiaje am avut trei bucăți. Turci din piața Chiliei. Angajați marinari. Cum au ajuns să se îmbarce, clar. Noi aveam blătuiți pentru voiaj cam 300 de dolari de căciulă, ei câte 2000. De muncit nu munceau. Că nu plecaseră pe mare să muncească. Dormeau în magazie sau pe punte între capacele magaziiilor.

S-a dus comandantul să-i scoale:

- Ei, am ajuns la Medgidia, scoală-te!

- Lasă. Merg la Fetești!

Că au dat șpagă cui trebuie, că nu, nu aveau treabă cu nimeni. Unii jucau cărți și și-au legat mașagonul de picior. Din când în când mai dădeau cu piciorul, să lovească metal pe metal, să facă zgomot. Au fost puși niște turci din ăștia să vopsească castelul. Au refuzat dar s-au dus la provă să mașagonească. Și se auzea de la castel o muncă, un țcănit de mai mare dragul. Numai că ei trăgeau aghioase la umbră. Au imprimat pe bandă - aveau un radiocasetofon de neam prost, mare cât o ladă - lovituri de ciocan și mașagoneau magnetic, audio.

Iulică Hong-Kong

Nu sună ca un nume dintr-un roman? Totuși este un nume real, mai exact o poreclă, un om în carne și oase, o existență. Să cauți așa un nume și nu găsești!

... S-a întâmplat la Hong-Kong, s-a întâmplat în altă parte...

Vaporul a avut o staționare prelungită, reparații.

Și Iulică rătăcitor prin port a fost angajat de o slujnică, după ce a intrat în vorbă cu ea, să plimbe câinele casei, câinele stăpânilor. Cu ocazia asta pe Iulică l-a ochit stăpâna. Românul nu are numai “șapte vieți în pieptu-i de aramă” cum ne învață Alecsandri, mai are și alte dotări de excepție.

Și “stăpâna” a început să bată lumea largă cu avionul - că bani avea - după Iulică. Unde avea ăla staționare hop și ea. Românul are șapte vieți în...

Cum s-a terminat această iubire “pe meridianele globului”? Iulică era căsătorit, până la urmă nevasta l-a lăsat și el, beat (deși nebăutor) a încercat să dea foc casei.

Carmil Sarca, secundul care îmi povestește tărașenia comentează un sfert glumind, jumătate sictir, o țără încrâncenare:

- De unde știi ce-i în sufletul omului?

Chemați miliția! Înjură cineva, aicea la vapor, partidul!

... Aveam pe un "7800" un lipovean, secretar de partid. Om simplu și cam bețiv. Eram trași la Galați la dana de apă. S-au îmbătat băieții, s-a îmbătat și lipoveanul. Și s-au luat la ceartă.

Până la urmă lipoveanul urcă în comandă, la radiotelefon.

- Alo, dispeceratul? Dispeceratul! Chemați miliția! Înjură cineva, aicea la vapor, partidul!

Totul cu o voce schimonosită de băutură și cu un pronunțat accent lipovenesc, distorsionând cuvintele.

- Și ce spune?

- Spune: Du-te-n aia mă-ti de lipovean!

Bancuri marinărești

Orice comunitate închisă creează sistemul său de bancuri, de poante, limbaj intelectual și emoțional prin care își structurează filosofia, angoasele, nemulțumirea. Joc secund cu reguli estetice dure, cultivat ca bonsaiul din sângele privațiunii.

Imaginația brodează scenarii greu de închipuit la uscat.

Aici ai timp să te cufunzi în poanta pe care o pregătești.

Un timonier era șicanat și persecutat de un altul. Zilnic persecutorul îi dădea "sfertul" la patru dimineata, pentru a-l schimba în cart. Aici a găsit victima cheia răzbunării. A improvizat o spânzurătoare, a băgat capul în laț - ochii îi avea bulbucăți din naștere - și când a auzit că vine la ușă schimbul, a scos și limba. Când a văzut spânzuratul, persecutorul a început să urle îngrozit și a fugit la comandant. Comandantul, un boșorog, în izmene, speriat a venit să vadă mortul; spânzuratul nu mai exista, totul era pus la punct iar omul stătea liniștit în pat.

- Eu? Doămne ferește! Cred că e nebun.

... Un comandant băga mâna excesiv în cambuză. Cambuza este camera frigorifer, imensă, a vaporului. Adică comandantul prăduia mâncarea echipajului.

Într-o sedință a echipajului, ofițerul trei se ridică și spune:

- Propun să dea secția electrică patru metri de tub Berman ca dom'comandant să respire din cambuză.

Cum poți face mișto de comandant? Cu binoclul. Ori îi ungi ocularele cu tuș sau cerneală - să rămână cu ochelari - ori îi bagi în corpul binoclului o muscă ca să îl vezi cum dă din mână prin fața lentilelor.

Multe din bancurile marinarului sunt distilarea în comic, în poanta făcută altuia a dorului uscător după casă. Comedia del arte a exorcizării absenței.

Prinzându-se că unul e mai sărac cu duhul cum s-au gândit oamenii să-l lucreze? S-a lansat că, dat fiindcă la Suez se va sta, se așteaptă să se aprobe plățirea tranzitării canalului, urmează să plece unii la Constanța cu helicopterul. Dar numai câte un om din fiecare secție: pe vapor sunt câteva secții - punte, mașină, radio, bucătărie. Bancul se regiza cu aprobarea și ajutorul comandantului. Scandal monstruos, toți se certau cu convingere, cu pasiune.

- Mi s-au adunat rufe murdare, trebuie să le duc acasă să mi le spele nevasta!

Naivul, desemnat din timp și vânat grijuliu, începe să demonstreze că și el are o mulțime de rufe de spălat. În final e acceptat.

Ceilalți trei "fericiți" își puseseră deja geamantanele pe punte. Era frig, ceață, ploua.

- Fă-ți și dumneata geamantanul și așteaptă pe punte; când vine helicopterul anunță-ne și pe noi...

Și gugustiucul stă trei ore pe punte pândind încordat helicopterul care să-l ducă de la Suez acasă, la Constanța, la nevastă.

Un alt suflet naiv îndurerat după casă este tras în piept cu telefonul. La telefonul din comandă. L-au sunat din mașină și au zis că e Constanța Radio. Cu tot dichisul.

- Alo, alo, nu întrerupeți. Nava cutare?

Constanța Radio vă facem legătura cu ... orașelul din Moldova de unde era individul.

Căci îi aveau fișa, îi știau toate datele, problemele.

Victima vine tremurând de emoție la telefonul din comandă:

- Tăticușule! Tăticușule! Ce faci? Ce să vă aduc? Dă-mi-o și pe mămica!

- Nu pot, mămica nu-i aici!

Între timp se bagă glumeții pe fir cu: Constanța Radio, Constanța Radio!

Nunta câinilor! Bancuri de marinari!

Și apoi fiecare din noi pe mare avem o frică de supranatural, de fabulos, de acel "dracu' știe ce" a cărui gamă se întinde de la OZN la Triunghiul Bermudelor, via Maglavit.

N-am recunoaște-o în ruptul capului, pe toți ne-a cuprins otrava raționalismului perceput ca o virtute virilă și intelectuală. Dar în banc poți citi neliniștea din fiecare, bancul luminează omul precum lumina filigranul ascuns al hârtiei. Să nu crezi vreodată că bancul e o întâmplare. Bancul e numai joc secund în formă comică.

În timp ce toți s-au adunat la meci, la careu, un mecanic s-a îmbrăcat în costumul de incendiu. Costumul este din azbest aluminat, sclipitor ca staniolul de la ciocolată, cu cască. În semiîntunericul careului, unde mergea televizorul, făptașul metalizat a apărut, luminat doar de o lanternă ținută dedesubt, într-un halou irizat. "Mașina", complice la faptă, a stins lumina pe punte și suprastructură și tocmai atunci în întunericul total intră tiptil făptura și pe la spate, încet-încet pune mâinile pe umerii unui fricos reputat. Omul se întoarce, îi iese ochii din cap, dă să moară:

- Marțianul!!!

Uneori bancul este mixat violent cu protestul social.

Puține meserii știu să protesteze la modul ăsta.

De pe "Curtea de Argeș" au fost debarcați disciplinar nostromul și unul din marinari. Noaptea au șters "de Argeș" și au scris pe bord cu litere de o șchioapă - Marțială. "Curtea Marțială".

Alteori bancul are o notă de cruzime. Miștocăria este mai mult decât umor, este corozivă. Unul din oamenii navei aștepta să-i nască nevasta. Pregătise să dea tuturor de băut. Și se știa. Și le era băieților o sete... Știau că așteaptă băiat. Se ticluiește o telegramă falsă, cu băiatul, să fie siguri că scoate toată băutura. Peste câteva zile vine telegrama adevărată: avea o fată. Omul face un fel de șoc din care își revine cu greu.

Clapacioace

Bancul idiot, marinăresc cu clapacioacele... Obscen, falic, "spurcat" dar vădind în subteran și sentimentul profuz al limbii. O manipulare a limbii ca o pastă moale, ambiguitatea jocului semnificat/semnificant pe care o resimte fără a o putea analiza omul frust, confruntat cu mulțimea de graiuri și neamuri - marinarul român. Intuind ambiguitatea limbii o topește în forma populară de filosofie "de diminuaire" (traducând neîncrederea față de valori în genere) - miștocăria.

Prin schimonosire marinarul practică în necunoștință, ca și Ms. Jourdain a lui Molière care face proză fără să o știe, filosofia sceptică a jocului cu substanța lexicală; o creativitate dezabuzată, cu mintea mijită la curcubeul, coada de păun, pictura țigănească policromă a cuvintelor.

Iată care este "tehnica clapacioacelor": Toți ies în oraș în cine știe ce port exotic și caută înnebuniți clapacioace. Evident împreună cu un naiv-victimă. Se întâlnesc cu un alt grup, discută îngrijorați despre clapacioace. Dar ermetic. Treaba este minuțios aranjată dinainte.

Până când, novicele, pătruns până în ultima travee osoasă de existență, legitimitatea și VALOAREA clapacioacelor, întreabă, învingând timiditatea sau reținerile de neinițiat.

- Ce-i ăla clapacioc?
- Răspunsul vine brusc, dur, palmuit:
- Instalația ca să-mi belești...

Să facem o tablă

Tablele sunt un simbol al marinăriei, un dat, o parolă prin care să fii acceptat.

- Cum doctore, nu joci table!?

Sună cam cum suna prin minunații ani '50 din gura secretarului de partid:

- Cum tovarășu, nu porți șapcă?

Jocul de table are ceva din capacitatea de a exorciza și a renaște a ceremoniei ceaiului din budismul zen al japonezilor. E mai mult decât o distracție, e descântec.

Tablele pe vapor sunt o formă de a respira, un mod de existență. Nu ai putea face un film cu vapoare fără să filmezi partide de table. Lumea se ia în serios și trăiește jocul violent.

Cel mai interesant este că se joacă "în sleng" - în forme contrase; vitează la dat cu zarul, la citit, la mutat. O conversație vioaie în stenografie.

E un fel de meci de ping-pong în care nu apuci să vezi mingea - auzi numai țcănitul și îți fâlfâie ceva neclar în fața ochilor. Uite așa apar dialectele.

După escapada din Cuba în fața unui diagnostic incert dar rușinos, suferind, după tratamente ce nu merg, ajung în sfârșit la flacoanele de Trobicin ale șefului mecanic - un fel de penicilină imperialistă, mai sofisticată, care are reputația că face minuni la cei ce au păcătuit. Trobicinul este expirat de opt ani. Șeful mecanic este un puritan care de zece ani își face curaj să-și "ia" și el o femeie. Dar niciodată se pare că nu a fost suficient de beat să-i ajungă curajul. În schimb își poartă Trobicinul în voiaj ca o dovadă palpabilă că este stăpânul tuturor posibilităților. Numai să vrea... Dar nu vrea. Vechi de opt ani? Oare nu crăp? Nu fac șoc anafilactic? Oricum nu am altă soluție. Trobicinul ăsta are o meteahnă. Cum l-ai dizolvat trebuie să-l injectezi. Altfel, precipită.

Compensând tangajul, cu grijă să nu sparg și să nu vărs nimica, fug cu seringă la Skiper. Numai comandantul știe să facă bine injecții.

Repede, că se brânzește conținutul seringii... Comandantul în transă, dă cu zarul.

- Fira-i al dracului doctore, îmi strici mâna!

Marinarul dă cu zarul.

Olandezul zburător și legenda locurilor blestemate

Cunoașteți legenda olandezului zburător?

Este blestemul neodihnei, al rătăcirii perpetue, în afara timpului, al vasului fantomă. Acest blestem întruchipat de timp - de nesfârșire - este însă născut de loc.

Un marinar olandez a făcut legământ să ocolească un promontoriu întâlnit în cale chiar dacă această expediție i-ar cere o veșnicie. Și Dumnezeu i-a dovedit că veșnicia există. Ideea locului blestemat s-a fixat cu putere în mintea marinarului.

Prin mituri, denumiri, violente prejudecăți ale timpului. "Locul" este legat de uscat căci marinarul este mai în siguranță pe apă decât la întâlnirea celor două elemente. Iar în timpul navigației cu pânze omul era victima capriciilor celor trei - apa, pământul și vânturile.

"Qui voit Ouessant, voit son sang".

Cine vede Ouessant își vede sângele.

La intrarea din Oceanul Atlantic în Marea Mânecii, pornit ca o izbucnire dintr-o peninsulă a țărmului francez se întinde, mai exact se împrăștie, arhipelagul Ouessant. Unii l-au comparat cu un stup din care iese un roi de albine.

Insule, stânci, vânturi și curenți. Și pentru mulți - moarte.

Cap Malea... Ne bucuram când îl vedeam la întoarcere. Această extremă sudică a Greciei însemna pentru noi borna spre "acasă". Malea este țâța de sud-est a ugerului peninsulei Peloponez.

Un proverb grecesc - popor de oameni ai uscatului pe care în antichitate sărăcia i-a gonit pe mare după comerț și noi pământuri spune:

"Ocolind Malea uită de casă". Malea este un loc al pericolului.

Malea i-a fost fatală lui Odiseu și tovarășilor săi.

Odiscea ne povestește:

"Ne-am fi întors nevătămați pe pământul scump al părinților.

Dacă zbugiumul mării și forța lui Boreu

Nu ne-ar fi aruncat din drum în timp ce ocoleam Malea..."

Incidis in Scyllam cupiens vitare Charybdam.

Scyla, o nimfă siciliană, a fost prefăcută de rivala sa Circe într-o stâncă primejdioasă. Caribda, o femeie siciliană, furând boii lui Hercule a fost străfulgerată de Jupiter și transformată într-o prăpastie adâncă.

În strâmtoarea Messinei, prăpastia Caribdei (azi Calofaro) de pe țărmul Siciliei stă față în față cu stânca Scylei de pe coasta Italiei. Corăbiile care treceau erau confruntate fie cu vârtejul Caribdei fie cu stânca Scylei.

Povestea o întâlnim în Odissea (cântul XII), la Virgiliu în Eneida (cântul III), la francezul Philippe Gautier de Lille cel ce scria în latină în secolul XII...

Unii au susținut că de fapt nu e vorba de strâmtoarea Messinei unde situau vechii geografi pe cei doi monștri ce amenințau viața marinarului. Celebrul Tim Severin care a refăcut drumul lui Odiseu situează locul pe insula Lefcas.

Ce contează? Pentru mine acest duet al răului simbolizează întâlnirea malefică între uscat și apă, la strâmtoare.

A te afla la strâmtoare...

Sună puțin promițător, nu-i așa?

Cap Guardafui... Ciocul spre răsărit, spre Socotra, al Africii. Știți cum i se traduce numele din italiană? Privește și fugi.

Extremitatea sudică a Africii. Cei ce au ocolit-o au numit promontoriul Cabo Tormentoso, Capul Furtunilor.

Anual aici sunt două sute de zile de furtună. Furtuna este regulă, vremea bună, excepția. Pericolele sunt multe - valuri mari, valuri neregulate, curenți circulari. Anual dispar în zonă șase-șapte nave. Și atunci cum nu poți aplica principiul "Schimbi locul, schimbi norocul" s-a schimbat numele. Capul Furtunilor a devenit Capul Bunei Speranțe. Un fel de socialism avant la lettre - noi învingem prin limbaj. Speranța oricum e pe gratis.

"Poarta Lacrimilor". Este poarta de sud a Mării Roșii spre Oceanul Indian. În arabă îi spune Bab el Mandeb. O lățime minimă de 26,5 km, o adâncime minimă de 182 de metri. Suficient de adâncă strâmtoarea își datorează numele și renumele pericolelor navigației și curenților schimbători. Este obturată de câteva insule stâncoase. Cea mai mare, Perim, se traduce din arabă ca "Piază rea".

Promițător loc! Piaza rea din Poarta Lacrimilor.

Sofala!

Arabii care în evul mediu se simțeau ca acasă în Africa de Est aveau și ei o spaimă.

În canalul Mozambic se afla capul Sofala.

A trece de el era a păși în țara morții.

În povestirile din "1001 de nopți" aici își avea sălașul pasărea Roc cea fără de milă, întâlnită de Simbad în drumurile sale.

Capul Bojador, al umflăturii.

Ani de-a rândul acest promontoriu a fost zidul fricii pentru portughezii puși să înconjoare Africa.

Aflat cam în dreptul insulelor Canare, pe țărmul african, prelungit cu o barieră de nisip era un loc greu de trecut. Henric Navigatorul, prințul portughez, care în cel mai sudic punct al regatului, capul Sagres, a gândit și a pus în operă cucerirea lumii pe ape, a trimis în nouă ani (între 1424-1434) cincisprezece expediții care aveau sarcina să depășească acest loc temut.

Nu a reușit nimeni. Frica era prea mare. Se zvonea că aici nu poate exista viață, că apa în dreptul țărmurilor fierbe de căldură excesivă, că alții ajunși acolo sunt preschimbați în negri: o formă a sindromului de castrare a lui Freud.

Gil Eannes de Azurara cel care în 1434 a făcut-o în sfârșit, și-a văzut numele păstrat de urmași tocmai pentru faptul că a învins frica. Este omul care nu a descoperit nimic. A descoperit numai că se poate. Ca semn că viața e posibilă acolo, a rupt flori de pe țărm și le-a dus în țară. Daniel Boorstin, americanul care ne-a dat atâtea sinteze despre descoperirea lumii, numește capul Bojador, “o baieră mentală, însuși prototipul obstacolelor primitive pe calea explorării”.

Tacit ne spune că:

Omne ignotum pro magnifico est (Tot ce-i necunoscut e socotit minunat).

Oare?

Wireless

Wireless - în engleză înseamnă fără sârmă.

Șeful nostru radio, nea Gică, în engleză - limba internațională a marinăriei - are titlul de chief wireless; șef de fără de sârmă. Sună ca în istoria Angliei: Ioan cel fără-de-țară.

Titlatura lui Nea Gică este o falsă negație; wireless nu e o negare ci un triumf în care firul Ariadnei, al comunicării omenеști instantanee, a fost mutat și dizolvat totodată în eter. “Fără de sârmă” devine un “fără de zgardă”, perpetuarea peste decenii și alte triumfuri tehnologice a unei mari izbândiri a momentului.

*
* *

Câte speranțe, dureri sau câtă siguranță îți dă radioul.

Ajunul anului nou 1989. M/N “Filioara”. Radiotelegrafistul vânează Constanța.

Și aici e coadă ca la carne. În fine intră în legătură: “L-am ciugulit”.

Stația este plină de sughițuri acute: punct, punct, linie. Nu poți distinge.

Poate sunt mesaje, dorințe, urări. Unele sincere, altele convenționale.
Plec din stație. Nu vreau - dacă am telegramă - să o primesc acolo.
Și-ar pierde din solemnitate, din concretețea gândului pentru mine.
Suntem robii ritualului formelor de autoînșelare.

*
* *

1992, Atlanticul de Sud. Seara, după cină, în comandă, la telegafiști îmi înșel urâtul la taclale. Cald, transpirăm profuz, gonim de pe noi muștele lipicioase. Difuzorul, violând intimitatea altora, interceptează convorbiri în fonie, la voce, ale altor nave. Și deodată tresar. O convorbire în rusește între femeia de pe țarm și bărbatul de pe vapor. Știu limba dar ce mă șochează nu sunt cuvintele, este vocea. Sunt de meserie reanimator, am fost mult mai des decât mi-am dorit pus în situația să le comunic oamenilor moartea celor dragi. Am asistat la toată gama de reacții sufletești și manifestări în fața nenorocirii. Dar o voce ca aceasta am auzit rar. O voce de cenușe. Îl întreb pe Vasile Savischi, ofițerul telegrafist cu care împart timpul

- Auzi? Ce te șochează.

- Resemnarea. O semnare îngrozitoare, aproape minerală.

Telegramele de acasă la vapor și de la vapor acasă sunt mici bijuterii ale concentratului dintre sentiment și utilitar.

Iată câteva din ele, relatate de telegafiști:

“Te sărut. Cizme maro”.

“Nu tăia porcul. Vin eu. Vaniușa” (un lipovean de la pescării anunțând că vine până la Crăciun acasă).

“De când ai plecat patul este gol și rece”.

*
* *

S.O.S. Sună solemn, amenințător, pasul cadențat al morții și implorarea cadențată a salvării. Ce înseamnă S.O.S.? După unii marinari era prescurtarea unui mesaj în engleză.

Save our ship - Salvați nava noastră.

Send our secours - Trimiteți-ne ajutor.

Swim or sink - Înnoată ori te scufunzi.

Save our souls - Salvați sufletele noastre.

Mai ales salvarea sufletelor s-a lipit strâns, ca o etichetă, pe semnalul internațional radiotelegrafic de pericol.

Semnalul adoptat de 28 de țări la 3 noiembrie 1906 nu a fost decât o găselniță de moment a unui delegat la Conferința Internațională de Radiotelegrafie, al cărui nume a rămas astăzi uitat.

Primul semnal de pericol lansat pe mare de aparatele de telegrafie fără fir era COD, apelul general CO urmat de litera D de la pericol (danger).

Exista o singură companie care producea aparatură de radiotelegrafie, Marconi, și ea a stabilit și semnalele. Când s-a trecut la o dezbatere internațională s-a hotărât că nu este o distincție prea clară între apelul general și semnalul de pericol. Nemții au propus semnalul SOE dar litera E nu este decât un “punct” și este greu de distins. Și atunci a apărut propunerea lui SOS, ritmic, simetric, având ceva de “Ta-ta-ta-tam” din Simfonia destinului lui Beethoven.

Din 1906 până în 1912 semnalele de pericol, vechi și noi au coexistat până când un eveniment spectaculos, tragic, înfiorător - scufundarea transatlanticului “Titanic” în cursa sa inaugurală a impus S.O.S.

Emițând în mai multe sisteme de avertizare Titanicul a fost recepționat în SOS. Apoi SOS-ului i s-au dat cu timpul tot mai multe onoruri și privilegii. În 1927 la Conferința Internațională de Radiotelegrafie s-a hotărât crearea pentru SOS a unei “căi regale”. S.O.S. urma să fie emis numai în frecvența de 500 KHz și având monopolul acestei frecvențe. Toate transmisiunile care nu sunt semnale de avarie au fost interzise pe frecvența de 485-515 KHz.

Mai mult, tot la aceeași conferință s-a instituit unul din rarele momente de solidaritate umană “minutele de tăcere”.

Între minutul 15 și 18 și 45-48 a fiecărei ore sunt interzise pe frecvențele radiomaritime orice transmisiuni în afara celor de avarie, pericol și urgență.

Minutele tăcerii: puținul timp când ne aplecăm deasupra vocii semenului nostru aflat în suferință.

... _ _ _ ...

Trei puncte, trei linii, trei puncte.

Cât de puțin este între viață și moarte.

Se va menține actualul sistem de salvare al vieții pe mare?

Nu se știe. De aproape douăzeci de ani comunitatea oamenilor și intereselor legate de mare este angrenată într-un conflict care opune tradiția și tehnologia, săracul și bogatul, certitudinea prezentului și promisiunile fabuloase dar încă neverificate ale viitorului. Principalul merit al actualului sistem de salvare al vieții pe mare este universalitatea sa: în rețeaua de asigurare a salvării în dezastrele maritime orice navă cu ofițer radio și echipament radio la bord devine “barcă de salvare” sau cum zic anglosaxonii “barca vieții” (lifeboat) în momentul în care primește semnalul de dezastru de la o navă din apropiere. Susținătorii vestici și bogați ai unui nou sistem de salvare pe mare vor să elimine omul din organizarea salvării. Utilizând o rețea globală de sateliți, interconectat cu stații de la țărm, sistem de computere complex intercontact ei propun în locul unei relații navă-navă o relație navă-țărm/satelit-navă. Unii susțin că tehnica avansată este mai sigură decât omul. Alții susțin că omul, ofițerul radio, este cel mai flexibil și responsabil element al sistemului de salvare pe mare. Problema se pune dacă va rămâne la bordul navei sau nu în viitor ofițerul radio. Oricum

viitorul “Sistem global de dezastru și siguranță pe mare” va costa o grămadă de bani. Multe țări nu-și pot permite să scoată acești bani din buzunar. Și întrucât este vorba de bani mulți, producătorii sistemului vor face presiuni mari, vizibile și invizibile să îl impună pe plan mondial. Introducerea noului sistem trebuie să fie acceptată prin modificarea convenției asupra siguranței vieții pe mare, celebrul SOLAS după acronimul său englez (Safety of life at sea), convenție adoptată de Organizația Maritimă Internațională (IMO), organism al O.N.U. Convenția SOLAS prevede inspecții și norme legate de protecția față de incendiu, navigație, elemente constructive ale navei, echipament radio. Prima convenție SOLAS a fost elaborată în 1914 și de atunci periodic revăzută. Amendamente s-au făcut în 1981 și 1983. SOLAS prevede obligativitatea prezenței la bord a unui ofițer radio. De radiocomunicații, inclusiv cele navale se ocupă și un alt organism internațional, pendinte de ONU, ITU - Uniunea Internațională de Telecomunicații. În 1987 ITU a luat în discuție tehnologia comunicațiilor în salvarea pe mare. Pe această cale o serie de națiuni vestice, înalt dezvoltate tehnologic (Anglia, Franța, Norvegia, Finlanda, Suedia, Belgia, USA, Canada, Elveția) au vrut să impună eliminarea ofițerului radio de pe navă înlocuit de aparatura de mare sofisticare și - afirmau experții lor - de mare fiabilitate. Li s-a opus furibund sindicatul internațional al lucrătorilor din transporturi și reprezentanți ai națiunilor pe care aceștia au reușit să le convingă de dreptatea lor - Grecia, Spania, Turcia, Argentina, Brazilia. Final cu un vot de 56 pentru și 22 contra s-au hotărât să se mențină un ofițer radio pe toate navele maritime.

Nea Costică, oare românii sunt comuniști?

Nea Costică, șeful electric, a răcit și cu această ocazie vine în vizită să-i dau “ceva de cap”.

Suplu, chelios, mobil, animat de un teatralism balcanic Nea Costică este o inepuizabilă sursă de întâmplări trăite și înțelepciune aplicată. Îl atac ca întotdeauna cu “secretarul de partid”, că de, Nea Costică a fost secretar pe vremea împușcatului și îl declanșez... De data asta Nea Costică îmi povestește despre comitetul de partid. Adjunct la comitet era șeful mecanic instructor Enescu. “Dom’le, un meseriaș perfect, nu-i stătea nimeni în față, știa motorul ca nimeni altul, dădea soluții la care nici nu te gândeai. Nimic de spus. Dar să vezi ce făcea! Veneai din voiaj și te controla și tehnic dar și pe linie de partid. Și cum te controla! Urca la bord - îl știa lumea, nu mai dădea actele - se îndepărta, făcea câțiva pași apoi se întorcea și către vardie:

- Apropo, ce ai avut ultima dată la învățământul politic?

- N-am făcut că Nea Costică nu ține...

Mergea în mașină, jos, și mai făcea două-trei figuri din astea.

După care tov. Enescu venea la Nea Costică. Țsta între timp înșira toate graficele, schemele, dările de seamă de la partid.

- Tovarășul Ionescu, despre dumneata ca meseriaș toată lumea are numai cuvinte de laudă. Dar ce scrie aici în actele dumitale de la partid nu corespune realității. Cum poți, tovarășul Ionescu, să minți partidul?!

Între timp fusese la comandant care scotea panglici pe nas:

- Sigur că ținem învățământ politic, Nea Costică este foarte strict, chiar eu mă duc de fiecare dată...

Și comandantul și Nea Costică scot darul - un carton de țigări, un kil de cafea.

- Bine, pune-le acolo. Le iau mai târziu.

Nu le lua.

- Măine veniți amândoi, cu comandantul la comitetul de partid.

Două zile Nea Costică face pe mortul în păpușoi, se ascunde. A treia zi vine șeful mecanic instructor Enescu la vapor.

- Nu vă dați seama ce faceți? Vreți să vă chem în fața activului lărgit de partid? Să vă sancționăm?

De ce o face? Este un meseriaș perfect. Ce vrea? Să ajungă la Casa Albă, la județ? Să fie prim secretar? E tâmpit? Care este relația între valoare, lăcomie și prostie?

La activul de partid, la ședințe face prezența celălalt adjunct al secretarului de partid, tov. Călin Marinescu. Dacă lipsește un comandant, un șef mecanic, un secretar de partid, tov. Călin le trage 30% din salariu. Ce are leafa cu partidul? Uite că are.

- Nea Costică, cine-i ăsta Călin Marinescu?

- Actualul ministru al marinei comerciale în epoca postcomunistă.

- Nea Costică oare românii sunt comuniști?

- În România nu a existat comunism ci numai lichelism. Iar lichelismul este o boală fără vindecare.

I-a bătut Dumnezeu (I)

... Mulți mi-au vrut răul, mulți m-au lucrat dar toți, doctore, au ajuns prost. Nu i-am blestemat, nu i-am lucrat, și-au rupt singuri gâtul. Unul din ei s-a înecat. Șeful mecanic Dinu Ion s-a dus la fund cu un "Rabunion", un oier, pe Bosfor. I-au găsit corpul după câteva săptămâni pe Dardanele, mâncat de pești, l-au recunoscut după verighetă. S-a înecat mioritic, cu oi cu tot.

Eu nu l-am blestemat, l-o fi blestemat ăia de i-a bătut el la Securitate. Că era căpitan de secure, dar dat afară. Oricum pile tot avea că l-a fugărit cu cuțitul în Gara de Nord pe colonelul care l-a scos din cadrele active; l-a fugărit și tot

n-a pătit nimic. Era tot "al băieților", a dat pe mulți în gât cu buful. Cu un ofițer doi puncte cu care a intrat în conflict - că el, Dinu, era rău, mârłanos și bețiv - s-a prins că ăsta ascunde în cabină, că nu făcea naveta cu sacul la magazii. L-a citit, că avea ochiul format. Și când a venit vama drept la el în baracă s-au dus și i-au demontat plafonul. Avea și el vreo 40-50 de kile de cafea, țigări. Pe mine n-a putut să mă dea în gât cu buful, m-a dat jos de pe vapor, că relații avea.

- De ce te-a dat jos Nea Costică?

- ăsta când se îmbăta era fiară. Urla, țipa și ieșea pe culoare să se ia de oameni. Că era din ăia agresivi care la băutură ies la drum. Eu am ieșit odată când urla și i-am spus politicos, că doar mă știi:

- Domnu'șef, nu e bine ce faceți, haideți mai bine să vă culcați, să mergeți la cabină.

Și ăsta odată s-a dat la mine. Nu mă prea așteptam dar oricum am fost mai iute și m-am ferit. A dat în melamină. Și după ăia l-am dilit eu și l-am pus cu roțile în sus. Șef-șef dar porcul era beat și mai vroia să dea. O zi nu a ieșit după ăia deloc din baracă, apoi a ieșit puțin și în a treia zi eram la compartimentul pupa a cârmei, reglam acolo. Vine el - eu eram cu o șurubelniță mare în mână, dacă era ceva îl străpungeam imediat - și mă ia, apropiind palmele, chiar așa, ca un popă catolic.

- Costică te rog iartă-mă, Costicuță să mă ierți că eram băut și nu știam ce fac.

- Bine dom'șef, dar nu se face să bei și să te iei de oameni.

- Nu se mai întâmplă Costicuță...

Numai că eu de curve din astea, cu chip de om, sunt mâncat.

Libidinos, plânge pe umărul tău, te pupă și ți-o înfige.

Când am venit în țară mi-a venit schimbul la vapor. Mă lucrase. Ba i-am împrumutat și un almanah. Și aveam acolo o povestire de Paler. Octavian Paler care mie îmi plăcea. La plecare, când am predat inventarul, m-am dus și i-am cerut almanahul. Nu i-am zis nici o vorbă de faptul că m-a lucrat.

- A, uite Costicuță, am uitat să ți-l dau.

Am luat almanahul și acasă când să-l deschid s-a deschis singur. Îi lipseau 15 pagini, le tăiasе animalul cu lama. Pun mâna pe telefon, îl sun, era seară, avea petrecere, cred că era și nevastă-sa, că se ferea să vorbească, și-i spun:

- Băgate-aș în mă-ta, că m-ai dat jos nu mai zic nimic dar de ce bă, animalule, mi-ai tăiat almanahul cu lama?

ăsta, ori de frica nevestei, ori a musafirilor, a fost scurt.

- Din cauza exceselor alcoolice!

Și mi-a închis telefonul. Nu l-am mai sunat, dă-l în mă-sa.

M-am întâlnit însă cu el pe alte vapoare. Navigam împreună. Cum m-a văzut s-a speriat și dulce așa, că lingău era, lingău periculos:

- Costicuță, pe părul meu alb că nu te-am dat jos de pe vapor!

Și tot cu palmele lipite și ridicate, ca la rugăciune.

Acolo, pe celălalt vapor se înhăitase la băut cu strungarul, tot securist, fost plutonier, unul Voicu. Strungărie habar n-avea, dacă lucra la strung jumătate de oră într-un voiaj era ceva. Dar, cine îndrăznea să se ia de el?

S-au înhăitat și beau împreună.

La început s-au înfruntat. Mai ales că erau mereu beți.

- Mie să-mi spui să trăiți și să iei poziție de drepti, că eu am fost căpitan!

- Îmi bag.... în căpitănia ta că eu am avut putere mai mare ca tine și autoritate mai mare. Că eu am omorât și am arestat!

Și adevărul ăsta era. Tipul fusese killer, ucigaș. Chiar el povestea că în pădurea Babadagului au fost mii de oameni ascunși până mai încolo de 1950.

Ăsta a împușcat zeci. Povestea odată cum a împușcat un grup întreg, țărâniști și liberali.

- Eu eram în pom, îi vedeam ca în palmă, ei nu mă vedeau din cauza crengilor. Și când am tras o rafală i-am culcat pe toți ca pe popice...

Împușcase oameni și prin podurile caselor vechi din Constanța că în vremurile alea tulburi fiecare se ascundea unde putea.

Voicu era mic, gras, dar agil ca un șobolan. Și totuși așa cum era, după luptă, a reușit Dinu să-l îngenuncheze. Se subordona.

- Permiteți să raportez, să vă povestesc cu popa...

- Zi-i bă!

- M-au trimis ăia în satul (cutare) să arestez pe popă. Am întrebat unde stă popa, l-am luat noaptea și după o lună de anchetă mă cheamă șefu și-mi spune:

- Bă Voicule, ai greșit popa. Că satul avea doi popi. L-ai luat pe ălălalt.

- Dă-l în aia mă-si-i că și ăsta-i bun!

- Nu, zice, du-l înapoi!

- Eu decât să-l duc înapoi, 'tu-l'ași în Cristoși, mai bine îl împușc că nu mă încurc eu cu dusul-adusul.

Se ferea Dinu de mine - că eram și eu cu partidul, dar așa, o leacă - și eu de el că știam ce-i sub microșenia lui. Am rezistat. Nu l-am blestemat eu. O fi murit de blestemul altora. A murit cu comandantul Ilinca, că erau mai mulți români pe oierul ăsta al țiganilor. Dinu s-a pensionat și s-a reangajat la companie străină. Ilinca cred că tot din blesteme a murit. Că era unul cât ușa dom'le, cât ușa și bătea când și pe cine i se scula. Dacă timonierul nu ținea bine la cârmă odată îi dădea un șut în cur de zbură ăla. Sau chiar dacă ținea bine dar nu-i plăcea lui Ilinca cum ține. O dată și-a bătut secundul - băiat de colonel de la grăniceri și știi matale că ăștia, grănicerii din port tot securiști erau -, că i-a rupt gura și a stat ăla trei săptămâni cu nasul cât pătlăgică. Că avea și ăsta spate, nu numai hoit și mușchi. Și s-au scufundat și unul și altul așa, mioritic, între oi.

I-a bătut Dumnezeu (II)

... Dar nu numai ăsta a sfârșit-o rău. Am mai avut eu pe unul care m-a vânat, m-a lucrat el până la urmă și a sfârșit-o la nici cincizeci de ani, de abia vorbind și trăgându-și piciorul...

Că Dumnezeu nu dă cu bâta.

Unul Stoian Iosif, șef mecanic. Era mare la partid, ajunsese adjunct de secretar pe flotă iar după un timp și șef mecanic instructor. Că avea o nevastă nemțoaică, bine femeie, era shopistă, ... la shop. Iar pe el l-au făcut, de, și șef mecanic instructor și pe la partid. Dar el oricum suferea ca un câine din cauza ei, nu i-a priit, era gras, un băbălău, a dat în paralizie, a ajuns un bălăngănit, cu piciorul mort, târât.

Era jumătate paralizat, terminat, se târa. Plimba un cățel prin parc, acolo, la statuia marinarilor. M-am dus spre el, era un om care mi-a făcut mult rău, mi-ar fi făcut el și mai mult dar nu a știut exact de unde să mă apuce că dacă știa nu mai eram eu acum în flotă...

- Bă!

S-a uitat năuc la mine.

- Nu-ți fie frică, nu-ți fac nimic, nu dau în morți.

S-a uitat năuc și a luat-o într-o parte. Era bălăbănit, terminat, nevastă-sa doar nu era să se ocupe de el. Așa a terminat paralizat, căcat, pișat pe el. Cu el conflictul să vezi cum a început.

Eram pe un 4.500 de tone, în Mediterana. Cald, se încălzea girobusola pe care nu aveam cum să o răcesc, și apa de mare - caldă. Stoian și cu comandantul V. stăteau și făceau plajă pe punte. Stoian nu lucra nimic - era în același timp și secretar adjunct de comitet de partid și șef mecanic, care naviga, lucru mai rar, dar pentru el se putea. Cheia "pututului" trecea pe la shop... Ospătarul venea din când în când și îi uda grijulu cu apă rece de la frigider pe spate. Apa însă era a mea, o pusesem la frigider să mai ud girobusola, măcar să scad temperatura cu unul-două grade. O căldură afară! Sclavii punții dădeau la rugină cu mașagonul. Sete! Trecea ospătarul, unul ca o focă, cu țâfna slugii cu stăpân fâlos și de vază, cu sticlele aburite de reci ce erau în mână.

- Bă, nea cutare, dă-ne să bem și nouă!

- Nu se poate, trebuie să-i ud pe Domnul Comandant și Domnul Șef Mecanic pe spate.

Și reprezentanții celei mai revoluționare clase a societății românești, proletariatul punții, tăceau. Mai puțin însă Nea Costică care a stat să-și păzească sticlele. Și când a venit foca mustăcioasă nu i le-a dat.

Seara a venit tovarășul Stoian.

- Ce bă, ai luat apa din mâna ospătarului?!

- Nici nu a ajuns în mâna lui, aia nu e apă de udat pe spinare, aia am pus-o eu, nu voi și nu el, și am pus-o pentru girobusolă, să ajungem acasă.

Au mușcăcit dar n-au insistat.

Și după aia am avut alt meci. Pe vremea aia cambuza era moșia comandantului. Făcea ce vroia cu ea, uneori în complicitate cu șeful mecanic. Cel puțin la noi așa era. Noi mâncam numai fasole și orez, cu jumări. De fapt fără jumări, așa una-două din când în când. Comandantul și șeful mâncau zilnic friptură și salate verzi. Nu că dreptate socială, nu că ne furau, dar mă știi doctore că nu suport fasolea. Carnea o țineau la comandant și șef mecanic în frigidere, tăiată pe porții, că aveau cabină cu frigider. Oamenii muncii, clasa muncitoare adicăteala, înghițeau în sec dar le era frică. Eu am fost nebun toată viața. Când a adus bucătarul fripturile să le facă le-am luat eu, mi-am făcut grătarul, am mâncat și salata...

- Ionescule, ai mâncat carnea?

- MI-AM mâncat carnea, că nu e carnea dumitale, n-ai adus-o de acasă.

Asta e carnea noastră.

Și atunci au înnebunit ei de-a binelea.

Știam că o să încerce să mă lucreze la Constanța, eram pregătit. Ce au greșit ei este că au atacat prea sus, direct la directorul Zeicu. Nu au încercat la cadre că vedeau de fiecare dată când soseam că vine tovarășul Chivu de la cadre, tovarășul Chivu însuși, la mine. Nu știau că ăla vine să mă amenințe, să mă șantajeze pentru cele zece hectare luate de mama ca zestre și "mă Ionescule, mă, unchii tăi, mă, sunt cam chiaburi, mă" și după aia să-și ia darul. Au zis că oi fi pe bune cu ăsta. Mi-au spus unii că au văzut cum hienele astea două băgau în mașină la Zeicu țigările și ciocolata Toblerone. Multe și de una și de alta.

Știam că o să vină valul și a venit în câteva zile.

Ne cheamă la tovarășul Zeicu pe toți trei, adică eu, Stoian și V. Zeicu era om mare. Deputat în M.A.N. Și mai ales însurat cu o nepoată de-a lui Vâlcu. A marelui Vâlcu, stăpânul Dobrogei. A fost inginer șef la "Energia", așa ceva, la uscat și l-a proptit Vâlcu șeful flotei. L-a căftănit. Tocmai fusese în Japonia vreo două săptămâni, la contractele cu navele de 25.000 de tone. Hotel luxos, Zeicu se scula de dimineață și toți cei din delegație veneau la pupat mâna. Îi manevra din index, degetul arătător.

- Tu, mă, ce ai de făcut azi?

- Cutare, cutare...

- Bine.

Indexul (de la index provine și cuvântul indicație) se pornea să-l găurească pe următorul.

- Tu?

Și așa până la capăt.

Îi primea în halat de casă, la hotel.

Și japonezii nu-s tâmpiți, au înțeles că unde e degetul e și puterea și tot l-au scărpinat pe blăniță. Că tot el semna de recepția navelor. Venea pe șantier și făcea vizită de lucru fără să iasă din mașină. Pe geam, veneau toți pe rând la geam, la raport. Japonezul, șeful șantierului, stătea înclinat lângă mașină, că la japonezi ierarhia și politețurile sunt totul.

Iar în jur un mare loc liber, un spațiu de demnitate directorială. După vizita asta în Japonia și după cum a fost primit de japonezi a înțeles Zeicu că este un om mare. Mare nu numai în Constanța dar peste tot. Chemarea la Zeicu a fost actul doi al piesei. Întâi lui Nea Costică i-a venit o inspecție, pe partea electrică a navei. Numai că ăia au fost cinstiți, nu aveau ce să-i găsească rău și nici nu i-au găsit. Și apoi toți trei, Nea Costică, Stoian și comandantul au fost chemați. ăia doi radioși, ca niște oameni care intră într-un loc unde nu numai că "au plătit biletul" ci sunt de-ai casei. Nea Costică în rolul acuzatului. Dar colțos. Zeicu era într-un cabinet mare, la un birou masiv, brichetă masivă de aur pe birou, fuma țigară după țigară, Kent desigur, plutind în fum ca Zeus în norii Olimpului.

ăia doi s-au așezat, Nea Costică în picioare.

- Ce-i cu dumnealui? Ce-a făcut mă? Ia zi-i V. ce-i cu el?

- Tovarășe director, permiteți-mi să raportez, tovarășul șef mecanic știe mai bine.

- Ia zi, mă Stoiane.

- Tovarășe director, permiteți să raportez, încă din prima zi a sosirii mele la navă, acest individ...

- Așa-i mă, V.?

- Tovarășe director, permiteți să raportez, tovarășul șef mecanic știe mai bine.

Nea Costică în picioare, mai era el întrebat, mai răspundea dar ce a înțeles Zeicu era că ăștia au dat darul, el l-a luat, dar asupra lui Nea Costică n-au reușit nu numai să descopere vreo nasulie sau hoție, dar nici să-i însceneze. Și dacă nu au reușit nici să-i însceneze ceva sunt proști și nu merită să se bage el. El a luat ciubuc să-i sprijine, să pună adică ultimul umărul la bolovanul deja rostogolit, nu să le rostogolească el bolovanul pentru ciocolata și țigările lor.

Așa că după un sfert de oră s-a zborșit la Nea Costică (vezi bă că te dau la deal! și altele) și i-a spus:

- Stai, bă, jos.

Și în final a făcut o judecată solomonică.

- Bine, bine, ia duceți-vă acum toți la vapor!

ăia doi parcă i-a opărit, căzuse cerul pe ei. Că, scumpii de ei, credeau că aveau deja marfa achitată și acum era doar o chestie de ambalaj. Au mai întârziat, să nu iasă odată cu Nea Costică dar nici Nea Costică nu s-a lăsat. Și au ieșit ca două bibilici discutând despre vapor (că ei tot ce fac, pentru vapor fac...) și fără să se uite la Nea Costică.

- Cel mai mișto doctore era - îmi spune acum Nea Costică - că în timp ce Zeicu vorbea cu noi și strivea plosnițe, suna telefonul și mai vorbea și cu ștabii mai mari. Mă tată, să-l vezi cum era micos, pitulat familiar, prevenitor. Chelner de lux la bordel! Și după aia trecea iar brusc la noi, la stăpân de plantație în Africa. Deci cu Zeicu partida s-a terminat cu pat. Au încercat ăștia să mă coboare pe alte căi dar n-au reușit. Dar când n-au reușit ei, după aia, am coborât eu, să nu-i mai văd. Dar asta că am vrut eu! A venit în locul meu un băiat tânăr, unul Pădure, din Bucovina. Și ei erau în voiaj când mi-a venit o imputație pe 120 de rulmenți, de la vapor, lipsă din gestiune. Rulmenții erau, ce-i drept uzați, dar ăștia au vrut să-l păcălească pe Pădure și l-au pus să semneze cum că nu-i are. Și i-au dat ordin să-i arunce la baltă. Omul însă nu i-a aruncat. Era o lădiță de lemn cu rulmenții în magazie. Mie deja îmi reținuseră o primă rată de 250 de lei. Erau bani suficienți de mari pe vremea aia. Leul era leu. Când a venit vaporul, m-am dus, am găsit lădița, omul mi-a zis că rulmenții sunt, că sunt uzați și el a primit ordin să-i arunce. A venit și unul de la biroul financiar, cu inventarele, șef. I-a văzut și el.

- Cum, ți-au dat ordin să-i arunci? Ia scrie o declarație.

Dar eu i-am zis, Nea Cutare, dă-i în paștele mamei lor că îi bate Dumnezeu. Și uite, i-a bătut.

Zâmbetul milițianului este poarta iadului

... Am căzut cu țigări, cu "Prahova". Nu aveam mult, vreo patruzeci de cartoane, începe să-și aducă aminte Nea Costică.

La anchetă în port, la Poarta Doi, pe Nea Costică nu l-au bătut. Jumătate din marfă era de fapt a anchetatorilor, dar a dat în gât unul, dintr-o ceartă, direct la Procuratura generală. L-au înjurat de mamă, sfinți, paști, Dumnezei. Nu avea multă marfă, era și secretar de partid... L-a anchetat unul gras, masiv, cu burta revărsată peste centură, mulțumit de el, de neamurile lui, de ce bea, de ce mănâncă și fumează și disprețuind profund gândacii pe care trebuie să-i facă să mărturisească cu pumnul, cu palma sau cu vorba. După ancheta de aici i-au dus "pe Lenin" și au ajuns la tov. lt. colonel Georgescu. Bărbat înalt, bine, brunet, aproape țigănos, îmbrăcat impecabil. Deși era noiembrie își tampona mereu fața cu o batistă albă, politicos insinuant, având ceva din motanul care se joacă cu șoriciei prinși. Condescendent, superior, strivitor de la înălțimea lui dar având și oarecare bunăvoință față de gunoiul uman de dinainte-i. Procesul verbal îl scria o tânără locotenent (tovarășă) de miliție, îmbrăcată strâns pe corp, grasuță dar tânără și turgescență.

- Ai scris, tovarășă?

Când în sfârșit ea a plecat, tovarășul colonel a urmărit lung, cu ochi de viitor proprietar, cele două buci tari care săltau rar, țanțoș, buci ce se știa

privite și își știa prețul, sub stofa fustei de culoarea scrumului. Nea Costică știa că zâmbetul milițianului este poarta iadului. Eugen Brătulescu nu o știa. Era ajmec, lemnar de punte. Tip solid, cu mâini ca niște lopeți și foarte harnic.

Tot ce ținea de el pe "Prahova" mergea strună. Totul gresat, reglat. Când au căzut asta avea vreo patru baxuri de țigări. La bătaia de la Poarta Doi lemnarul declarase că a avut 600 de dolari (cu ce cumpărase țigări?).

Când l-au întrebat politicos "pe Lenin":

- Ei spune, câți dolari ai avut?
- De fapt am avut numai 200.
- Dar de ce ai declarat în Port, 600?
- Păi m-au bătut așa de tare că aș fi declarat orice.
- Extraordinar! Te-au bătut!? Nu se poate!

Tov. lt. col. Georgescu este sincer indignat.

- Și cine te-a bătut? Îi știi?
- Lăsați tovarășul colonel, n-are rost...

Brătulescu, moale:

- Nici nu știu cum îi cheamă.
- Se poate, tovarășul. Nu-i normal! Trebuie să facem ordine. Și chiar te-au bătut?

Elegant, parfumat, ca o pisică de angora în vitrina unui magazin de lux, în spatele biroului de lemn masiv tov. lt. col. Georgescu este încarnarea ideală a comunistului ideal din Miliție. Prezentabil, ferm, lipit de litera legii, respectând interesele statului și drepturile cercetărilor. Cum să nu-ți vină în cap versurile - lozincă a poetului revoluționar Vladimir Maiakovski (despre care se spune că s-a sinucis strigând: Nu trageți, tovarăși!): MILIȚIA MEA MĂ APĂRĂ. Constatăre pătrunsă de orgoliu revoluționar al maselor despre Organul lor de ordine și legalitate. Bland, deși superior, cu fermitatea legii în sânge dar pătruns de valoarea omului, ca entitate de demnitate și purtător al valorilor sociale pe care el "tov. Georgescu de pe Lenin" le apără odată cu legea, colonelul îi spune:

- Bine, o să facem lumină. Citește acum declarația, citește-o atent, o dată, de două ori și semnează-o.

Și iese din birou. Și toate bune numai că după câteva minute apar doi plutonieri lați în spete.

- Ce citești, mă, aici? Un MĂ monumental, dur, strivitor în care e toată superbia unei tagme care a omorât și schingiuit 45 de ani fără să răspundă și ferm convinsă, până la ultima fibră, că nu va răspunde niciodată.

- Bă, tu stai jos în fața noastră?

Brătulescu dă să se scoale.

- Cine ți-a spus mă să te scoli? Ce, ne ameninți? Ia treci în mijlocul biroului! Cu scaun cu tot, auzi! Mă, nu te scula mă, că nu ți-am dat ordin, mă. Asta vrea să se scoale. Ia leagă-l de scaun...

Și mi l-au legat și mi l-au lucrat...

- De ce minți mă animalule că ai fost bătut la miliția Port? Cine te-a bătut mă, animalule?

Vreo trei luni a umblat cocoșat, înclinat, zdrobit Brătulescu. Căci i-au dat în cap, gât, spate. L-au zdrobit, aproape l-au mutilat. Când aproape l-au omorât l-au lăsat. Băieții lucrau fără sânge, meseriaș.

Intră aferat, elegant, superior, parfumat tov. lt. col. Georgescu.

- Ei, ai semnat?

- Tovarășe colonel, ce-am pățit...

- Bă tu ești neserios. Minți și inventezi. Acolo te-au bătut, aici te-am bătut... Ce inventezi? Cine te-a bătut aici? Unde sunt? Știi să-i arăți? Bă tu ești escroc. Arată-mi și mie cine te-a bătut...

Peste două săptămâni a început Revoluția. S-a tras și în Constanța. Brătulescu, ființă mioritică, n-a căutat să-l întâlnească pe tov. Georgescu devenit prin sângele unor tineri mai mult sau mai puțin naivi domn (dar tot călare, tot parfumat) să lămurească nedumeririle Organului. A murit împușcat Doru Dumitrescu, ofițer la Poarta Doi din port, cel cu mână grea la anchete și contrabandist pe picior mare. A murit că nu a vrut să se oprească la controlul armatei pentru că avea la el o geantă plină cu dolari. Iar acum câteva luni Nea Costică l-a văzut pe domnul - nu mai e "tov." colonel Georgescu, elegant, coborând dintr-o Dacie 1310 frumoasă, nou-nouță și intrând la florăria Codlea să ia prin spate (că era la ușa din spate) flori pe alete. A ieșit liniștit cu buchetul învelit în brațe simbol viu al lui "Vom fi ce-am fost și mai mult ca înainte". Întâmplarea face ca simultan cu povestirile lui Nea Costică despre tov. lt. colonel Georgescu să citesc, de nevoie - nu am alte cărți pe navă - "Un cabinet al Orchestrei Roșii" scris de Elfride Paul, o doctoriță băgată în echipa de spioni a lui Harro Schulze - Boysen, celebra rețea sovietică din Germania a "Orchestrei Roșii" din timpul celui de al doilea război mondial. Autoarea e o comunistă fanatică încă din tinerețe, ușor naivă, sovietofilă. O carte simplistă, maniheistă. Prin cabinetul ei medical tranzitau informații politice și militare spre sovietici. Pe filiera asta s-au scurs informații esențiale în timp de război. Arestată, doamna Paul - cu toată őroarea pe care o are pentru fascism, cu toată ura - recunoaște că nu a fost lovită, niciodată în timpul anchetelor. A luat numai șase ani de închisoare!

Și în timpul detenției putea primi vizite, la două săptămâni, și i s-a dat voie să citească și să primească literatură medicală. Asta într-un proces de spionaj în plin război.

Dar... În același voiaj, din aceleași motive, îmi cade în mână și cartea "În cadență de marș" de Bert Engelman (Cartea Românească, 1990).

"În cea de a treia dimineață SS-ișii ne-au scos în fața barăcii, până atunci nu avusesem voie să o părăsim iar un Unterführer a pornit să inspecteze rândurile. Fiecare din noi care avea o rană vizibilă; era întrebat de unde și în ce fel o

căpătase. Primii au spus adevărul și anume că au fos maltratați de SS-iști din gara de la Bielefeld. Pe loc au fost trântiți la pământ sub lovituri, apoi bătuți cu biciul până au "recunoscut" că de fapt se râniseră singuri, acasă".

Tovarășul Chiva - de la CADRE - de la VERIFICĂRI

Nea Costică, șef electric, și acum rânjește a ciudă, a frică, a scârbă, a indignare, chit că o ia în răs. A votat cu FSN, cu Iliescu, a fost și secretar de partid pe navă (nu să se ajungă, așa, l-au pus) dar nu înțelege că toți ăștia pe care i-a slujit și pe care apoi i-a ales și tovarășul Chivu au supt la aceeași țâță și au același sânge.

Nea Costică a fost prin armată, a lucrat pe la uscat, la flotă a venit mai târziu. A făcut fișa de cadre, a fost verificat, a plecat pe mare.

Și iată, vine la vapor tov. Chivu. Gros, obez, cu condescendența omului puternic care dacă vrea îți frânge gâtul dar încă nu vrea, adică încă nu s-a hotărât, cu un rânjet care este și putere și amenințare și execuție amânată și lucruri pe care el le știe și tu nu le știi. Vede că tu te umilești și te disprețuiește pentru asta dar îi place și dacă tu nu te-ai umili te-ar distruge că el este Partidul, el este Puterea iar tu nu ești nimic. Un zâmbet care traduce amenințarea, așteptarea, iscodirea și mai ales lăcomia. Tovarășul Chivu trafichează rude dubioase, pete la dosar contra "dă-mi". Cum îl vezi pălești, ți se usucă gura, te cuprinde panica (ce a mai aflat?) și mâna se întinde singură spre cafea, țigări și tot ce-i bun. Tovarășului Chivu îi place tot ce-i bun.

- Bă Ionescule, bă, se poate bă, tu bă să minți Partidul? De ce n-ai spus că mă-ta a primit dotă zece hectare? Zece hectare e mult bă, e mult! Și pe urmă cum să minți Partidul, se poate? Ce fumezi tu bă, ce-s astea? Nu de-astea bă, nu-mi da, că nu-s bune! Chester n-ai? Și pe urmă cu unchiu ăștia ai tăi, bă, chiar așa, chiaburi? Lasă, bă, că nu vreau, ce, mă cumperi cu un carton de țigări! Și unde să-l bag, bă! Ei, lasă că îl pun eu prin buzunare, mai bag și-n geantă. Eu nu zic că n-ai fi tu băiat bun dar mă-ta a avut zece hectare și nu-i bine.

Și cum venea Nea Costică din voiaj cum se înființa tovarășul Chivu și îl apuca lamentul și indignarea cadrist-revoluționară și se încărca și pleca. Dar încărcat și plecat nu știai dacă ai scăpat sau securea cadristă numai și-a amânat prăbușirea pe ceafa ta. De cum veneai în țară știai că agonia începe, că ești în ghiarele lui, că se va juca ca pisica cu șoarecele.

Și tovarășul Chivu încărcat cu țigări în "tablă", în cutie de tablă (E bune, bă, e bune? Bine, lasă că le iau...), cu țigări în pachet de carton, cu cafea, cu de toate, pleca lăsându-ți în gură un gust nu atât de pierdere, de jefuire cât de nedeterminare.

Parcă pleca numai parțial mulțumit, numai parțial convins, parcă nehotărât încă să te ierte. Nea Costică avea și el o pilă la cadre, la verificări, pe tovarășa Lucica, cu un nume de familie realist-socialist, Văcaru. Fată bună, fostă macaragiță în port, te puteai înțelege cu ea. Dar îi era și ei frică de tovarășul Chivu. Ăla era șef, rău, avea și biroul lui. Nu lucra cu toți la grămadă.

La șaptezeci de ani tov. Chivu încă mai lucra, oameni ca el sunt prețioși - vigilent, energic, devotat partidului.

După atâția ani Nea Costică încă mai tresare la amintirea rânjetului polisemic a tov. Chivu în care erai cufundat periodic la venirea din voiaj de parcă erai băgat cu capul în hazna.

Doi saci de cafea

E trecut de miezul nopții. Nu am somn, șapte luni de voiaj sunt șapte luni de voiaj. Marea mușcă. Mă duc la pupa, la băncuța de lemn pe care și-au făcut-o oamenii ca să șadă în prispă. Întuneric, stele, peste țesătura stelelor se suprapun violente scânteile care vin de pe coș și pe care vântul le gonește la tribord. Noapte întunecoasă, fără lună.

- Ce faci doctore, n-ai stare?

Apare ca o cioară bătrână Z., ajutor mecanic, cel ce defila sub lozinca "Armata-i lungă" lozincă ce era să-l coste "deportarea pe parai" adică repatrierea cu plata cheltuielilor de transport.

- Nici eu n-am doctore! E lung dom'le, e tare lung. Nu merită efortul pe care-l faci pentru ceea ce câștigi. Și astea opt luni de voiaj te costă cinci ani de viață și până te refaci trece o grămadă de timp... Asta-i pușcărie plătită și stricare programată de familie. Suntem ca Bobiță: sculat - mâncat - culcat. Diferența e că Bobiță mănâncă din mâini sau de pe jos iar noi din farfurie.

- Totuși față de uscat câștigi bine.

- Într-un fel, da. Se câștiga, culmea, mai bine înainte de revoluție. Dintr-un drum, la prețurile pe care le aveai, puteai scoate o mașină. O mașină era un sac de cafea de 100 de kg. Dacă dădeai cafeaua cu 1000 de lei... Acum cu businessul s-a terminat. Și chiar dacă aveai înainte tot nu era o viață, stătea mereu cu frica în sân să nu ți-o înfigă... Eu la 28 de ani aveam apartament cu patru camere, mașină și 50.000 de lei la CEC. Ei, pentru banii ăștia, în fond ce erau, am plătit 500 de lei la notariat, mi-am adus soacra șontoragă din județul Buzău, în baston, să dea declarație cum că mi-a dat ea banii să o îngrijesc când nu va fi în putere...

- Da dom'le se câștiga, dar erau și riscuri...

- Mie-mi spui? Un an și opt luni.

- I-ai făcut?

- Stai dom'le să-ți povestesc, ce te grăbești. Am căzut la Galați, cu doi saci de cafea. Eram cu nevasta și copilul la vapor, la Brăila. Sacii i-am scos și i-am băgat la un friend de pe vapor la Galați, în garajul lui unchiu-său.

Nu mirosea cafeaua că era verde. Dar după vreo două zile îl scarmă pe ăsta în fund să mergem să luăm cafeaua că în garaj nu intra numai unchiu-său, că era dublu, că nu stă bine, în fine să o luăm și s-o ducem la el acasă, la Hanul Conachi. Pe vremea aia cafeaua era ieftină, noi o dădeam cu 60 de lei kilul și aia greu. Aveam mașina mea la vapor, mă sui, la Galați încarc sacii (doi saci, s-a lăsat al dracului de cur, a ridicat prova, se vedea că portbagajul e full) și îi dăm drumul. Și nu am ajuns la Șendreni că am văzut barajul de la poliție: era o cisternă pusă de-a latul șoselei. Eu cum am văzut am luat-o pe un drum spre Combinat ce se ramifica înainte. Numai că nu am știut că drumul e scurt, vreo patru sute de metri și am dat de poarta Combinatului, cu o parcare mică, patru-cinci mașini. De acolo nu aveam unde să mă mai duc. S-a luat și portarul de noi:

- Ce-i cu voi, aici e Combinatul Siderurgic, n-aveți voie...

Să scoți sacii să-i ascunzi n-aveai unde că polițiștii ne observaseră și erau cu ochii pe noi. Așa că nu am avut ce face și am luat-o înapoi. Acolo, tot dichisul: actele, roată de rezervă aveți, ia să văd și eu, acolo ce aveți - niște grăunțe de păsări. În fine odată a băgat polițaiul mâna și mi-a scos cheile "Vii cu mine. De condus conduc eu că tu ai acum emoții..."

Și ne-a dus direct la Miliție. De aranjat ceva la fața locului a fost mai greu că erau trei - un plutonier de la miliție, un agent de circulație și un civil. Paștele mamii lor ce căutau dar au dat peste mine. Ei la Miliție am dat peste un căpitan care ne-a luat scurt:

- Băi băieți vă văd mai curați, spuneți tot că tot aia este, mașina e a voastră, cafeaua e în mașină, ce rost are să mâncați bătaie degeaba?

Și asta cam așa era, a fost în felul lui amabil, că nu ne-a bătut. Pune-te și scrie. Ce se putea face și nu am făcut era să iau totul asupra mea. Cum că ăla de era cu mine nu știa adică. Scăpam mult mai ieftin. Că așa am intrat la furt calificat, că eram doi.

- De ce furt?

- Păi vaporul căra cafea și ăștia au aflat imediat.

Au luat cafeaua, au dus-o la Alimentara și au cântărit-o că ei nu aveau cântar suficient de mare, au lăsat-o acolo în custodie și pe noi ne-au băgat la arest, la subsol. Primul mandat de arestare, pentru cercetări, era de cinci zile. Ne-a băgat pe fiecare în altă celulă. Întâi și întâi ne-a dezbrăcat. Ceas, verighetă, cămașă... Plutonierii ăia n-au fost prea agresivi.

- Ce-ați făcut ba, că vă văd tineri și curați?

- Niște cafea la vapor...

Ne-au scos și chiloții, ne-a controlat și în cur (că așa e legea, caralii nu aveau nici ei chef dar ce să-i faci) și m-au băgat într-o cușcă cu patru paturi și

patru inși. Eu cum am intrat m-am pus cu spatele la zid că știam că în închisoare te bate. Țștia erau unul hoț de mașini, altul cu un viol, unul furase ceva și unul mai în vârstă, lipovean, care îl omorâse la beție pe tat-su că ăla l-a tras de buzunarul de la cămașă și i-a rupt un nasture. A băgat cuțitul în el. Am stat cât am stat, am văzut că nu dau în mine, că sunt chiar prietenoși și m-am mai liniștit.

- De, ești cam plus la inventar. Să vedem unde dormi că loc n-ai.

- Vino la mine, zice unul mai tânăr. Că eu nu sunt periculos. Fur doar mașini.

- Vezi prietene dacă dai de una galbenă cu număr de Constanța să n-o iei că aia-i a mea.

- Bine dom'le, pe aia n-o iau.

Ce era rău în colivia aia era că de pișat și de căcat era după paravan într-o oală mare. Ventilație nu era așa că de puțit - trăznea. Dimineața o scotea un deținut afară și o vărsa.

Între timp au anunțat ăștia de la poliție la vapor și a venit imediat Șeful Mecanic, ăla ocnaș (fura și zahărul din ceai!), cu nevastă-mea și încă câțiva băieți. Au venit pregătiți cu țigări, whisky. Imediat s-a schimbat treaba. Nevastă-mea i-a cardit căpitanului 5.000 de lei (erau bani pe vremea aia) și i-au zis că după cinci zile îmi dă drumul (putea prelungi mandatul, cum, simplu, zicea că unul din informatorii lor i-a zis că aveam nu numai cafea ci și hașis, muzica era a lui, nu a mea, după ea dansam) și după încă o zi când i-a mai tras 5.000 am primit ciocolată, țigări. Țigări nu în pachet, au venit ăia cu smocul de țigări, în pachet cică nu-i voie. Dar am dat la caralii, la colegii de celulă, deja chestia era alta. Ce avantaj mi-a făcut căpitanul ăla pentru 10.000 de lei? De fapt numai că a respectat legea. Adică nu m-a bătut (eu oricum eram în flagrant și declarasem totul dar dacă voia mă bătea de mă rupea) și mai ales îmi era frică să nu îmi suie în spinare tot felul de cazuri nerezolvate, că se practică. În plus mi-a dat voie să mă văd cu nevastă-mea, în fața lui. M-au adus cu cătușe la mână, m-au "descălțat" în fața ei, asta așa, de hoha, să o facă pe proastă să cotizeze mai tare.

Ce vrei, ei comandau muzica. Și în plus mi-a dat drumul nu la prânz, când se împlineau fix cinci zile de arest, ci la miezul nopții și un minut când intram în a cincea zi. Și mi-a spus de acum noi am înaintat dosarul, e la procurorul Cutare, vezi cum te descurci. Ei cu Cutare ăsta m-am chinuit peste un an. Că așa lipitoare mai rar. Nu știi de cât m-a supt dar peste 100.000 de lei e sigur. Dintr-a doua zi mi-a spus, că avea un tupeu cum rar am întâlnit:

- Bă gagiule, du-te până acasă și adu patru cartoane de Kent, vreo trei sticle de whisky, ceva cafea că peste trei zile e ziua de naștere a fiică-mi și am nevoie.

M-am dus, am luat mașina, du-te la Constanța, ia darul, trage la hotel (că nu aveam unde), dă-i la el acasă.

Îmi spune:

- Bine, ia loc, mai scrie o declarație, o să mai vedem...

El cu declarațiile astea se ștergea la cur dar asta am înțeles-o mai târziu. Până atunci mă uitam la el ca păsărica la șarpe. De el depindea...

- O să fie cam complicat măi băiete, că trebuie să fiu eu în instanță și tot eu fac rechizitoriul, și nu prea este voie, și trebuie să fie și un judecător de-al meu.

Nu au trecut cinci zile și-mi spune:

- Bă, ce faci, vino repede cu 5-6 cartoane și niște sticle că m-au întrebat șefii, bă Cutare ce gura mă-ti faci că tu ai parcă băieții ăia doi de la Navrom și nu se vede nimica...

Iar du-te la Constanța, iar vino, iar după aia făceam pe șoferul de taxi, el mergea băut la curve și eu îl așteptam. Ba mai beam și eu ceva și conduceam băut că el:

- Bă, ești cu mine, nu pățești nimic.

Lasă-te cu parale, lasă-te cu cartoane, m-a săracit. Tot el mi-a recomandat și avocatul, fost procuror. Unul slăbuț, mai în vârstă. Avea ăla o casă cum vezi numai în filme. Țsta era mai puțin lacom dar băgă și în ăsta cât încape. Între timp mă pontau fictiv pe la diverse nave la Constanța; nu aveam nimic de făcut doar că făceam pe taximetristul pentru ăia de la cadre: du-l acolo, du-l dincolo.

- Și de fapt ce a făcut procurorul ăsta pentru tine de te-a muls atâta?

- Ce a făcut este că m-a ținut un an și ceva că poate-poate vine o amnistie. Dar n-a venit. Și atunci îmi spune:

- Trebuie să se țină procesul, am vorbit cu judecătorul, trebuie 15.000 de lei.

Bine dom'le i le dau, plec la Constanța și nu trec două zile și mă sună la telefon.

- Vino la Brăila, în fața hotelului Traian, cu mașina ta, la ora cutare, vezi că eu am să fiu în altă mașină...

Așa, ca în romanele polițiste.

Mă duc acolo, se suie la mine în mașină și enigmatic și grav:

- Mergi.

- Unde să merg?

- Nu știu, mergi. Mă băiete am belit-o și tu și eu, am intrat în mare-mare bucluc.

Și îmi aruncă banii, ăia 15.000 lei, în torpedou.

Eu dau să opresc.

- Nu opri, mergi!

Tonul dur. Mie îmi tremurau mâinile pe volan.

Că în materie de circ era priceput omul și tupeu - cât încape.

- Am vrut să-i dau judecătorului banii și ăsta i-a aruncat pe jos, a început să țipe, amândoi suntem în căcat până la gât.

De fapt venea procesul și asta acum lua mâna de pe mine. La proces mi-au dat scurt un an și opt luni, executare în penitenciar. M-am dus iar la procuror.

- Ce făc?

- Păi uite ce facem, facem recurs imediat.

Bineînțeles că nu m-am dus cu mâna goală.

La recurs, scurt - un an și opt luni, penitenciar.

Eu iar la procuror, disperat.

- Ce faci dom'le? Merg la pușcărie?

- Păi primul lucru dispari de acasă, du-te unde te-oi duce că vin să te ridice. Că ăștia din Galați dau telefon la Constanța. Am încercat eu până la proces tot felul de chestii. Am obținut de la comandant că de fapt cafeaua aia era măturătură din santină, am încercat să obțin de la primitor de la București cum că aia era cafea casată, că procurorul m-a învățat (pe urmă am înțeles că vroia să-i apuce de gură și pe ăia, dar ăia au fost prudenți și n-au mers la chestie, mai ales că nu aveau ăia nevoie de șpaga mea, ăia erau oameni bogați acolo). Totul degeaba. Așa că m-am suit în tren și am plecat la hotel la București și am început să mă duc în audiențe: la C.C., la Marea Adunare Națională...

Acolo, în față, la C.C. roiau o mulțime de indivizi.

- Cu ce treabă, flăcăule? A, un memoriu? Lasă că ți-l scriu eu.

Mai scoteau și ei un ban.

Cu un memoriu din asta am ajuns și eu la C.C. Vroiam să mă duc la tanti Leana. De intrat în C.C. intrai foarte ușor ca să ajungi pe mâna unor consilieri. M-au poftit să iau loc în fotoliu - fotoliu adânc, îți ieșeau numai ochii din el, politicoși.

- Dom'le eu nu am mai făcut nimic până acum, am copil de doi ani...

- De, parcă zic și eu că-i cam mult ce ți-au dat. Dar noi nu cașăm sentințe. Noi putem să te trimitem la procurorul general să studieze problema.

La procurorul general era coadă ca la piață. Eu am intrat peste rând că le-am arătat sentința și le-am spus:

- Dați-mi drumul în față că e urgență, mă arestează ăștia din oră în oră.

Procurorul ăsta general, era un individ tare de treabă și vorbea simplu, cum vorbim noi acum, doctore:

- Și cu cafeaua asta ce vroiai?

- Păi, să o dau la găini.

- Dar nu o prăjeai întâi?

- Păi, întâi o prăjeam...

- Și ai luat din aia proastă, nu din aia bună, nu-i așa?

- Păi sigur că din aia proastă.

A râs și el și m-a întrebat:

- De ce te-au trimis la pușcărie?

- Păi, cică, să mă reeduce. Dar mă întreb și eu nu m-aș reeduca mai bine la locul de muncă? Că am și copil mic...

- Dar când ai furat nu aveai copil mic? Bine, dacă ai să faci la locul de muncă, mai furi?

- Nu mai fur, îmi fac și cruce.

- Stai să mă gândesc și vedem cum facem.

- Până vă gândiți Dumneavoastră, pe mine mă arestează. Că eu sunt fugit de acasă.

- Și unde stai?

- Stau la hotel că rude n-am aici. Mi se termină și banii. Umblu năuc, nici de bărbierit nu am apucat.

- Uite dă sentința aici să-ți scriem că se amână aplicarea cu 14 zile. Să te duci acasă...

- Dar nu mă arestează?

- Nu te arestează că e ilegal. Le arăți hârtia.

- Sigur?

- Sigur. Dar dacă în paisprezece zile nu-ți vine nimic de la Procuratura Generală vii aici, că altfel te umflă.

În paisprezece zile nu mi-a sosit nimic, m-am dus din nou la București, mi-a mai dat încă două săptămâni și în timpul ăla mi-a sosit cum că mi-a fost admis recursul extraordinar la Suprem. Până la recurs nu mă arestau.

Tare de treabă om procurorul ăsta general. Aveam la mine în tașcă niște cartoane dar mi-a fost rușine să-i dau că era prea mare pentru mine. Îmi pare rău și acum, că merita omul ceva. M-a ajutat că eram "primari", la prima infracțiune. Și mi-a explicat că "ăștia de la Galați v-au dat mai mult decât ai fi luat la Constanța. Căci cei de la Constanța sunt obișnuiți cu infracțiuni din astea cu vapoare,ăștia de la Galați încă nu s-au obișnuit". În ziua când mi-au fixat procesul am luat iar avocatul de la Galați (du-te la Galați, apoi la București) hrănește-l, hotel, dă-i de băut. Procesul a durat cinci minute. Au citit ceva, nici n-a vorbit avocatul.

- Dar rezultatul? am zis eu când mi-au spus că s-a terminat.

- Rezultatul o să vi-l anunțe la ora 13, după deliberarea tribunalului. Nu-ți spun cum am stat până la ora aia.

Până la urmă pe la două și jumătate au anunțat sentințele. Mie mi-au dat un an și opt luni, la locul de muncă, specificând "la același loc de muncă". Ei aiciăștia de la Constanța au zis că vezi Doamne, dumnata ești condamnat, faci aici o pedeapsă, deci nu poți fi mecanic ci necalificat. Eu, cu hârtia în mână, m-am apucat să mă războiesc.

Ăștia, duri, curve:

- Nu te prezinți faci un an și opt luni înăuntru și o coadă pentru sustragere de la executarea pedepsei.

Du-te iar la Galați (că acolo era procesul de bază), la București (Păi ce, ăia de la voi de la Constanța sunt tâmpiți, doar scrie clar, la același loc de muncă) și uite așa a trecut cu hârâieli un an după care procurorul mi-a zis: "fă hârtii la

întreprindere că te-ai purtat frumos, să vie și un reprezentant al întreprinderii la Galați că te scutim de restul”.

Și m-au scutit. Ei de abia aici, când am zis că am ieșit din clinci, am luat o muie totală. Dar totală, doctore! Că în momentul când m-au iertat de pedeapsă ăștia de la Cadre mi-au zis că: “Ești liber!”

- Cum adică?

- Păi, nu mai ești al nostru. Oi fi lucrat tu aici în continuare dar nu lucrai, executai o pedeapsă. Și conform aliniatului “J” ai contractul de muncă desfăcut. Te duci mata și-ți cauți servicii. Și așa am ajuns la Întreprinderea de Construcții Hidrotehnice. Și aici probleme.

- Dumneata ai fost condamnat. Cum o să intri în port?

- Dar când făceam condamnarea nu eram pe vapor?

- Erai, dar pe mine nu mă privește.

Până la urmă m-au lăsat în pace dar la NAVROM am revenit după zece ani, după revoluție.

Tăcem lung și în timp ce marea ne leagănă privim cum în întuneric se amestecă stelele și scânteile.

- Ce faci, Daktari?

- Ce să fac, număr cum mi se scurg milele.

- Și zilele vieții, Daktari, și zilele vieții.

Imputația

Doru M., ofițer electrician.

... Imputația asta am primit-o după Revoluție. La scurt timp: douăzeci și cinci de mii de lei era o sumă mare pe atunci. Pe ce am primit-o? Pe nimic. Eram la Rotterdam, trași pe un canal mai la blat. A venit superintendentul român, un inginer, reprezentantul companiei și ne-a spus că mâine, la nouă dimineața, avem pilot la bord. Deci pilotul nu l-a comandat nava, comandantul, ci superintendentul, adică compania.

- Să știți că nu putem face manevra decât dacă ni se montează și reglează regulatoarele de la motorul principal.

Regulatoarele au fost luate, reparate, aduse la bord dar reglarea lor era *obligația strictă a firmei*.

- Nu puteți voi?

- Nici nu putem și nici nu avem voie.

- Bine, mâine la ora șapte aveți reprezentantul firmei pentru montaj.

Și după aia s-a procedat românește. La ora șapte nu a venit nimeni. S-a sunat după reprezentantul român care însă nu a răspuns; știa el ce știa. La ora nouă a venit pilotul. Comandantul a întrebat:

- Șefu, poți face manevra?

- Evident că nu.

- Doru, dacă regulatorul nu e bine montat ce se poate întâmpla?

- Apoi, doctore, de exemplu vaporul în loc să o ia înainte poate să o ia înapoi.

Pilotul a venit și la ora 14. Până atunci nici o legătură cu reprezentantul român. Pilotul a plecat din nou. La ora 18 a venit omul de la firma cu regulatoarele și a muncit vreo șapte ore. A doua zi au făcut manevra, s-au deplasat spre centru, la încărcare. Și acolo, în centrul Rotterdamului vine reprezentantul român - făptașul de fapt - să le ceară la toți nota explicativă.

- Că știți fac și alții presiuni asupra mea...

I-o dau, o fac cu indigo în dublu exemplar, îl pun și pe el să semneze. Și cu asta, gata. În țară, la vapor, inspecție.

- Ce probleme ați avut?

- Nimic deosebit...

- Lăsați asta, CINE concret v-a ridicat probleme?

Strâns cu ușa comandantul zice că unul s-a îmbătat, doi nu au ieșit la muncă după beție...

- Da? Dați scris!

Celor trei li se desface contractul de muncă. În rest, nimic.

Trece o lună și Doru primește acasă o hârtie de la Petromin cum că prin hotărârea Consiliului de administrație, avizată de Oficiul juridic i se impută 25.000 lei. Cele două prezentări "în gol" ale pilotului costaseră 1.000 de dolari. Cineva trebuia să-i plătească. Că doar nu o să-i plătească vinovatul! Cei de la vapor au toată documentația care îi disculpă. Dar hotărârea fiind executorie trebuie să dea întreprinderea în judecată.

Au fost amendați cinci șefi de secție - de ce ei? - că trebuia cumva împărțită vina. Ce legătură avea șeful electric cu incapacitatea reprezentantului companiei - total neclar. Doru ia legătura cu tatăl unui coleg, colonel pensionar de poliție.

- Trebuie să-i dați toți cinci în judecată.

Unul e plecat în voiaj, altul nu vrea să se complice, unul tocmai s-a operat de hemoroizi...

- Poți să-i dai și singur în judecată. Cu un avocat bun, câștigi. Dar trebuie să te deplasezi la Constanța, de câteva ori (Doru stă la cinci ore cu trenul de Constanța). E iarnă, frig, zăpadă și pe urmă, zice colonelul, înseamnă să deschizi conflict cu întreprinderea. Este sinucidere. Până la urmă și la urmă, dacă îți faci bube în cap, mâna lungă a întreprinderii tot îți va veni de hac.

Și Doru, din puținul lui, rabdă să i se rețină timp de zece luni câte 2.500 de lei.

Du-te dar la luptă...

:
“Du-te doar la luptă
Pentru țară mori
Și-ți va da nevasta
Un copil din flori”

G. Topârceanu

Acum aproape douăzeci de ani în gura strâmtorii Bosforului, în evazajul ei spre Marmara a pierit marele petrolier românesc “Independența”. Circumstanțele acestui accident, dacă accident a fost, sunt și astăzi neclare. Petrolierul ancorat regulamentar, cu luminile aprinse, a fost lovit noaptea spre zori de un cargou greu încărcat cu țevi de oțel ce venea din Marea Neagră, de la ruși. Ce este straniu este faptul că grecii aveau pe ei vestele de salvare, înainte de coliziune, nu după. Vroiau să sabordeze nava? Aveau alții interes ca România să nu aibă petroliere de mare capacitate? La scurt timp după, nava-soră, “Unirea” un alt megapetrolier românesc s-a scufundat la mare adâncime în golful Varna lovit de o mină... Explozia navei românești a scos geamurile la o mulțime din casele de locuit ale Istanbulului, inclusiv vitraliile de la Moschea Albastră. Țițeiul ardea la suprafața mării chiar și la o lună după coliziune ca o imensă candelă pentru cei pieriți. Și astăzi când treci Bosforul poți vedea îngrămădirea ruginită de fiare contorsionate, locul unde s-a frânt viața la aproape cincizeci de marinari români. Între cei ce și-au lăsat viața la întâlnirea apei cu flacăra, în marea în flăcări s-au aflat și Brăduț, un tânăr ofițer de marină la primul său voiaj pe funcție, văr bun al cumnatei mele. Constanțean, sportiv, îndrăgostit de apă își realizase visul vieții. Acest vis a fost brutal întrerupt de nedreptatea sortii și cum am aflat mai târziu de neglijența (numai neglijență să fi fost?) criminală a unora.

Atunci când zvonurile, fricile, speranțele (poate totuși o fi scăpat cumva...) au încremenit în certitudinea incredibilă a morții unui om tânăr și plin de viață aflându-mă prin București am fost rugat de familie să dau un anunț mortuar la “România Liberă”.

Cu câțiva ani înainte în cenușiul cotidianului comunist a apărut o breșă. La unul din ziarele centrale s-a înființat o rubrică de anunțuri, mică publicitate și fair parturi. Cu textul agreeat de părinții dispărutului, ce așteptau la Constanța aducerea corpurilor, m-am îndreptat spre Sala Palatului unde într-o încăpere cu vreo cinci ghișee în rând se primeau diverse anunțuri. Puțină lume.

- Domnișoară, vreau să depun și eu un anunț mortuar pentru ziarul de mâine.

- Dați-mi textul să vi-l calculez...

Dispare, lipsește mult și după un timp în golul ghișeului apare EL. Boturi din astea am văzut multe la viața mea, după o tinerețe și maturitate petrecută în

comunism nu mi-e foarte greu să-i identific. Și de ce ar fi greu? Sunt tipici. Amestec de șobolan, nevăstuică și felină mare sigură de puterea ei. Obrăznicie, prudență, duritate toate amestecându-se ca într-un caleidoscop mobil în privirea rapidă, estimativă a tânărului securist. Nu știe pe cine are în față, consemnul lui este "fără scandal", dar este sigur că orice s-ar întâmpla el va fi deasupra căci el este Organizația. El nu este aici ca să aplice legea, orice nătrău este în stare să aplice legea, el este aici ca să impună Linia. El știe că eu știu asta dar nu este sigur că nu a dat peste un nebun care nu acceptă regulile jocului, unul din aceia care tulbură ordinea publică, crează PROBLEME sau poate chiar să o ia pe poteca disidenței. Sau dacă se află în fața rudei unui tovarăș mare și plătește el oalele sparte a unei ierarhii care are și colaterale nebănuite? Orientați-vă după situație, probabil că așa i-a instruit tovarășul colonel. Și el adulmecă situația.

- Dumneavoastră ați dat anunțul? Nu-l putem primi.

- Și de ce mă rog nu-l puteți primi?

- Anunțăm moartea tragică a tânărului ofițer de marină în catastrofa de pe "Independența"... Nu se poate.

- Bine dar comunicatul despre catastrofa "Independenței", inclusiv condoleanțele conducerii de partid și de stat a apărut sub formă de comunicat oficial în toată presa centrală!

Băiețașul-bot de viezure încearcă să fie dur dar vede că nu mă sperie. Deși nu-i în uniformă știe că știu ce hram poartă dar sunt anii în care regimul Ceaușescu vrea să-și dea cu glanț de respectabilitate și pseudolegalitate și nu agreează scandalurile. După o convorbire vals-hésitation dat fiind că înmormântarea este peste două zile, cedez. Degeaba va apare anunțul după înmormântare. Deși îmi este greu să cedez, textul mi-a fost dictat la telefon de părinții defunctului.

- Bine, renunț la Independența... Scrieți "Anunțăm moartea tragică într-o catastrofă a tânărului ofițer de marină..."

- Nici catastrofă nu se poate!

- În ce lege scrie că nu se poate?

- Uite că nu se poate.

- Bine. "Anunțăm moartea tragică a tânărului ofițer de marină..."

A trecut jumătate de oră de pertractări în care el e sigur pe sine chiar dacă dribblează și nu mă ia cum ar face-o cu douăzeci de ani înainte palme, șuturi și marș la Jilava pentru subminarea ordinii de stat iar eu fac eforturi supraomenești să nu-mi explodeze ura, ura față de el și cei care ca și el, la același stil mi-au îndrumat viața de când am devenit conștient se poate - nu se poate... Ei sunt cântarul și eu sunt cel cântărit pe platanul lor.

- Nici tânăr ofițer de marină nu se poate!

- De ce nu se poate? Poate a făcut o apendicită, poate a alunecat pe stradă. De ce nu are voie să moară tragic un tânăr ofițer de marină?

- Nu aveți un număr de telefon? Am să văd dacă se poate și vă comunic.

Circuitele în capul meu încep să zbârnâie. Țsta vrea un număr de telefon să-l pună sub observație. Va inventa el o poveste să mai primească o steluță pe umăr de la lent la lent major... sau de lent major la căpitan. Nu pot să-i dau decât telefonul fratelui meu. Fratele meu e ginecolog. Îi bagă un alt lentmajor o chiuretă în dulap și uite încă un dosar a unui element subversiv care a vrut să exploateze dușmănos, propagandistic cazul "Independența" a fost rezolvat...

Bălmăjesc ceva și plec. Nu pot să risc pe nimic pielea fratelui meu. Anunțul oricum nu va apărea deloc sau va apărea emasculat. În cincizeci de ani de viață cel mai pregnant mi s-au întipărit în memorie botul obraznic-prudent al tânărului "tovarășul gradul" și mutrelor celor care la Constanța în 1960 m-au dat afară pe mine și pe fratele meu geamăn din UTM când bunul meu coleg de clasă de la Liceul "Mircea cel Bătrân" Constantin a raportat acolo unde trebuie că "bunicii ăștora au fost moșieri în Basarabia" sperând că pentru ăștia doi "adio facultate". Nu a fost să fie cum spera tov. Constantin. Peste două săptămâni "cel de-al doilea om din regiune" a făcut o hepatită gravă, s-a internat la mama, medic infecționist, și am primit carnetele de UTM acasă.

Oricum atunci când nea Nicu și tanti Leana au fost împușcați în seara de Crăciun mi-am adus aminte și de "tovarășul gradul" de la ghișeul "României Libere" și de colegul meu Constantin și de alții...

Anunțul nu a mai apărut. Cadavrele marinarilor români, câte s-au găsit, au fost aduse din Istanbul cu un camion TIR (așa este mai ieftin); drepturile bănești ale familiilor au fost furate de partid-miliție-secură și restituite numai după revoluție...

Câțiva ani după naufragiul "Independenței" comandantul navei cu care navigam, a cărui nume mi-e frică să-l scriu și acum - apa trece, oamenii rămân - mi-a povestit plângând că a asistat la o discuție. O discuție în trei între directorul Navrom, vechiul comandant al "Independenței" și cel ce urma să-l schimbe în voiajul fatal în care a și murit.

- Vasul nu este apt de voiaj, nu are gaze inerte, poate oricând exploda.
- Nu se discută, este ordin superior de plecare în voiaj.

Cu lacrimi în ochi skiperul meu spunea cu o voce gătuită:

- Eu știu și tac. Oamenii au murit. Ce să fac?
- Tăceți domnule comandant. Nimeni oricum nu-i mai învie.

Repatriere

... Eram doctore pe "Buziaș" - navă mare, bună, motor "Schultzer" făcut la japonezi. Am făcut două traversări în America, au trecut șase luni de voiaj. Am cerut cu toții schimbare de echipaj și ni s-a promis de către directorul de personal a companiei că da, la Genova. De la Gibraltar toți erau cu geamantanul

făcut. Peste patru zile plecau acasă. N-a fost să fie. Agentul, un tâmpit, mai târziu Petrominul a renunțat la el, a refuzat să se complice cu toate formele pașaportare, avion și altele de acest fel.

Evident că s-au găsit câțiva agitatori. De ce nu plecăm acasă! Unul a coborât cu bagajele pe cheu. Comandantul a desfăcut mâinile:

- Eu ce vrei să-ți fac mâi băiete, dacă vrei, pleacă. E treaba ta.

Atunci ăla - nu conta pe reacția asta - a reurcat cu bagaje cu tot:

- Ba rămân la vapor, să-ți trag muie (făcând cu indexul și gestul semnificativ al "bielei-manivelei").

Un ofițer electrician s-a dus până la Roma, la ambasadă. De la Genova dus-întors plus taxiul până la ambasadă a cheltuit peste suta de dolari. Ția au fost politicoși, au spus că vor lua legătura cu Petrominul dar până una-alta să se întoarcă la vapor. Comandantul s-a dus să vorbească cu "țara"-la telefon și a luat și vreo trei reprezentanți ai revoltaților. Când a vrut să le dea receptorul, să vorbească și ei, toți s-au ferit și s-au tras deoparte.

Secundul s-a dus și a luat legătura cu I.T.F., sindicatul internațional a celor din transporturi. A venit un italian volubil:

- Sigur, dacă aveți peste șase luni de voiaj nici o problemă, părăsiți vaporul, dar lăsați totul în ordine, noi punem om în scară cu banderolă și îl luăm în gestiune.

Când a văzut contractul colectiv de muncă (șase plus-minus două luni) a devenit mai puțin exuberant, mai gânditor, dar a zis că se poate totuși.

- Apropo sunteți cu cotizația la zi?

- Sigur, nici vorbă.

- Nu aveți cumva o chitanță, să-mi notez și eu. Unde plătiți la belgieni, în Franța?

- Noi? La Petromin.

- Care Petromin?

Gest larg cu mâna într-o parte ca la Ceaușescu când venea vorba de naționalitățile conlocuitoare.

- Pentru noi Petromin nici nu există...

După care a rupt toate hârtiile, cazul nu era de competența I.T.F. și nu prezenta interes.

Între timp unii făcuseră cereri de repatriere date comandantului scrise "tare", în sictir, cu "tu-vă".

Când în spatele tău e un colos ca I.T.F....

Acum, simțindu-se cu fundul gol s-au dus să se milogească la comandant să le dea înapoi, să le rupă. În fine de la Geneva s-a mers la Marghera, lângă Veneția și de aici direct în țară că expiraseră actele vaporului.

În timpul ăsta unii numai că nu l-au luat de gât pe comandant.

Ei, în țară, de unde erau lei au ajuns mucii.

A venit la vapor directorul de personal cu hingherii lui. A mulțumit echipajului pentru voiaj (știm că a fost greu, că ați depus eforturi) și apoi s-a

luat de derbedei - cei ce au fost la ambasadă (ce, ăia se ocupă de un marinar? ăia au alte probleme), cei ce s-au dus să controleze convorbirile comandantului cu țara (chit că invitați...), cei ce l-au amenințat pe comandant.

Noroc că de I.T.F. nu se știa, nu a turnat nimeni.

Unul din cei mai agresivi, un mălai mare, electrician, leul leilor stătea cu nasul în jos și i se înnodau lacrimile pe bărbie.

Celui ce a fost la Roma i-au tăiat două zile de la drepturi (și l-au sancționat și pe șeful lui cum că nu l-a sancționat).

După care au fost chemați toți pe rând la Companie, la judecată și astăzi nu mai au vapor. Toți erau lei în voiaj. Și când a venit directorul de personal (că în voiaj toți - îl strâng de gât, îi dau muie, să vezi ce-i fac acasă...) unul n-a ridicat privirea sau nu a dezgolit dinții rânjind buza. Mielușei e puțin spus.

Iar în voiaj se luau de câte unul care nu voia să facă cerere:

- A, nu ești cu noi? Lasă că mergem la noapte la tine la cabină și te omorâm.

Asta a fost tot

... Eram în 1961, cu "Brăila", era un 4500 tdw. S-a spânzurat ospătarul. Stătea la pupa, cu bucătarul în aceeași cabină, pe paturi suprapuse. Cât a lipsit bucătarul și-a făcut un juvăț și s-a spânzurat la înălțime mică, s-a pus în genunchi.

Când a venit bucătarul și l-a văzut a leșinat.

Și-a revenit și l-a chemat pe comandantul Neguț care făcea ultimele lui voiaje ca secund. A leșinat și ăla.

Noroc că aveam noi un marinar care a fost înainte pădurar și pe urmă gropar. Asta a venit, i-a spus mortului:

- De ce aia mă-ti te-ai spânzurat?

Și a tăiat sfoara. Și tot el l-a păzit nopțile. Stătea și vorbea noaptea cu mortul.

- De ce ai fost prost, mă, de ce te-ai omorât?

Cum eram prea departe de porturi și era pe atunci un barem privind când și cum întorci vaporul i-am făcut înmormântare marinărească.

Greutăți de picioare, înfășurat în cearceaf, pus pe două scânduri. Comandantul a rostit câteva cuvinte, scândurile s-au înclinat (era la mijlocul vaporului, în tribord). Apoi s-a trecut în Jurnalul de bord. Asta a fost tot.

Mie nu mi-a spus nimeni înainte!

... Nea Niculae era muncitor în Uzina Port. Nevastă, copii, origine beton dar... patru clase. Potrivit politic, nici vorbă, dar cu patru clase nu-l imbarcă nimeni. S-a dus, s-a zbatut pe la partid, pe la primul secretar de regiune (am și eu nevastă și copii, vreau și eu să mănânc o pâine...); până la urmă, cu chiu cu vai, greu, dar a ajuns motorist. A ajuns pe un 25.000 tdw japonez. Lucra în draci, cu cârpa, lustruia alămurile, ștergea uleiul și motorina. Altceva nu știa dar treaba și-o făcea. Puteai să mergi în ciorapi sau pantofi de oraș prin mașină.

Numai că au trecut vreo două săptămâni de voiaj, au ajuns pe la Ecuator și Nea Niculae s-a dus indignat la șeful mecanic:

- Eu ce regulez?

I s-a explicat că e pe vapor, că așa ceva nu există, dar omul muncii foarte indignat:

- Mie nu mi-a spus nimeni înainte!

Căci o fi lucrat el la uzina din port dar pe la vapoare nu mai fusese și nu știa cu ce se mănâncă. În fine l-au liniștit și au ajuns la Singapore unde veneau fetele Pepsi-Cola. Adică veneau ele să facă un ban și avea fiecare și un coșuleț cu șase-șapte sticle de Pepsi, mai vindeau și o Cola dacă ținea. Pe vremea aceea fetele erau ieftine, costa doar vreo doi dolari numărul.

Nea Niculae indignat el, indignat de lipsa de "servicii" la bord, dar să dea doi dolari... asta nu. În fine au plătit unii fata să meargă la el (bani aveau) să vadă ce face. Asta intră și iese urlând. O trimit pe alta dar îi spun să nu închidă ușa.

Intră și o găsesc și pe asta înspăimântată și pe Nea Niculae cu un instrument de măgar, până la genunchi. Oricum Nea Niculae nu a făcut decât un singur drum cu vaporul și nu i-a priit.

Transfugii

... Ne-au rămas în voiaj doi - ospătarul și ofițerul II. Ospătarul a venit la vapor în ultimul moment, chiar înaintea plecării deși comandantul cerea demult de la cadre dar "N-avem, când găsim - vă dăm". Prezentabil, serviciu ireproșabil, servea cu șervetul pe mână, curat. Lucrase, cică, la marile restaurante. Era la primul voiaj, nu mai fusese pe mare și lucru absolut straniu ambarcarea și carnetul de marinar erau făcute nu la Constanța ci la București. Un model de ospătar - prezentabil, elegant. Când am ajuns la francezi a dispărut.

- Unde-i ospătarul să aducă cafelele?

- Nu-i!
- Vardia, ai văzut ospătarul coborând?
- Nu dom'comandant.

După un timp au intrat în cabina lui. Pustiu, nu mai rămăsese nimic. Aveam telefon instalat la vapor, comandantul îl știa pe directorul Moise.

L-a sunat.

- Dă-l în mă-sa, nu-ți fă probleme.

De obicei când rămâne unul, apar probleme cât cuprinde. Securitate, Poarta Doi, extemporale...

La nemți a rămas și ofițerul II. Țsta, un exemplu de navigator.

Toate documentele de marș în perfectă stare. Venea în cart cu un sfer de oră înainte. El împărțea și banii, valuta. A dat înainte să dispară banii la fix, a schimbat și le-a dat până și pfeningii, firfireii. La ăsta a fost mai clar, a venit poliția la bord, să anunțe că dl. Cutare a cerut azil politic și a adus un bilet din partea lui: "Am rămas datorită persecuțiilor comandantului și căpitanului, 'vă muma-n..." Culmea că nu i-au făcut nici comandantul și nici căpitanul absolut nici o mizerie. La venirea în țară pentru doiul de punte a venit un locotenent colonel de secure, dă extemporale, fotografiază-i cabina.

- Dar de ospătar nu întrebați?

- Ospătarul este misiunea altuia. Eu mă ocupa numai cu acest caz.

Cu ospătarul s-a întâlnit unul din echipaj peste doi ani. Nu în Occident ci în centrul Bucureștiului. Elegant, costum, cravată, ceafă groasă, tuns scurt.

- Nu ești dumneata Cutare? N-ai fost pe vaporul Cutare?

Răspunsul - dur, scurt, amenințător:

- Și ce dacă sunt? Ce te privește? E treaba dumitale? Hai, hai, circulă!

Niciodată nu știi unde calci și cine este alături de tine.

Șantier la Mangalia

... Acum după revoluție cel mai rău e să fii vardie în șantier.

Vaporul e gol, doar câțiva oameni, vine banda să te fure. Tehnica o știam de la unul din sat cu mine, care lucra la șantier. Vin de la șantier la vapor un paznic și un pompier. Țștia te lucrau. Veneau cu vin și-ți dădeau în el romergan. Cădeai ca mort și ei te lucrau liniștit. Au venit și la noi echipa asta. Eu știam, m-am dus și am vărsat, dar motoristul era lemn. După ce au plecat ăștia doi m-am dus și am ridicat scara la bord. Am urcat scara manual că nu aveam curent electric. Dar tipii au vrut să vină la bord cu macaraua. Le-am plesnit o rachetă de semnalizare în macara, imediat s-au liniștit. Dar a venit control, șalupă de la căpitănie.

- Cine a tras rachetă?

- Noi în nici un caz. Le avem la număr.

Că avem plus, blătuit, din rachetele expirate și netrase.

Pe unul din ăștia de la șantier l-am prins când demonta oala de făcut pâine. Vroia s-o facă alambic. L-am legat, l-am căutat de acte (avea buletinul la ciorap), am chemat căpitănia.

Ăia nici n-au venit.

- Tu-ți Dumnezeuul mă-ti, te omorâm, te băgăm în sac cu greutate și te aruncăm la fund.

Până la urmă i-am dat drumul.

Calendarul

Vine, suflând greu, în vizită, Nea Costică.

Deși mult mai în vârstă ca mine suflă greu pentru că a făcut două tururi de alergări pe punte. Și barabafta noastră este lungă a dracului...

Vine și prăvălit în fotoliu se uită cu chef pe un calendar cu gagici primit de la magazinele Botlek Stores din Rotterdam.

Calendarul a rămas pe lunile ianuarie-februarie (acum suntem în iulie), o tipă splendidă, bronzată, cu ochii semiînchiși în lumina răsăritului. Între sâni îi atârnă ceasul meu de mână (cumpărat cu o mie de lei în piața Gorbaciov din Galați, de la ruși disperați puși pe comerț) suspendat pe același cui cu calendarul.

Nea Costică ia calendarul, îl răsfoiește temperamental, cu chef, comentând viu:

- Uite asta doctore, asta-i cea mai bună. ăstea cu sâni spre umăr urcați sus și într-o parte. Cu țatele pe lături să mai încapă o țată între ele.

Mai răsfoiește, mai comentează și ajunge în fața cartonului gol, opac, gălbui de la sfârșitul calendarului.

Un "dead end", o albeață a ochiului.

- Ei, Nea Costică, asta-i pentru noi, viața noastră...

Vorbele sunt făcute să ascundă gândurile

Prietenul meu, Foxul stă în comandă și ajutat de Romică Șoșu face calcule de drepturi în valută ale echipajului. Să-l zădăram puțin!

- Te dai mândră, ai, că ești gestionară!

- Fugi de aici doctore, lasă-mă, că am de lucru.

- Tu, care te pricepi așa de bine la calcule ți-ai făcut calculul ce faci dacă vii și găsești yala schimbată la ușă?

- Fii liniștit, un câine nu pleacă niciodată din fața măcelăriei decât dacă dă de altă măcelărie. Ori asta e mai greu.

*
* *

Seară, ne-am adunat câțiva la ultimele cutii de bere ale lui Romică Șoșu (azi e ziua neveste-mi), ceva sucuri... Se joacă cărți, zădărlim câinele care sare ca nebunul după scobitoarea din gura lui Gică R.T.G. să i-o ia.

Eu mă lupt ca Bobiță pentru fluturile de plastic de la robinet, zdravăn ros; Bobiță înțelege că totul e joacă dar o ia totuși în serios și pune pasiune. Au trecut șase luni de voiaj.

- Doctore cred că nu o să te mai recunoască câinele tău.

- Nu, intervine Romică, câinii dresați au cea mai lungă memorie. Te țin minte patru ani. Ori asta că e nedresat opt luni te ține minte.

- Nu-i nimic, Romică, dacă nu mă recunoaște îi arăt o sută de parai și să vezi cum întoarce foaia.

- Mai bine sperie-l și spune-i că-l vinzi să vezi cum dă la pace.

Romică gânditor.

- Doctore parcă văd că atunci când suni acasă se deschide ușa cât permite lanțul interior și-ți scoate nevasta pe crăpătură punga de un leu cu pijamaua și peria de dinți...

Romică Șoșu reia gânditor: Marea mușcă. Nu-s bune drumurile astea lungi. Nu-s bune din nici un punct de vedere. Mult mai bine drumuri scurte și dese. Dar și alea nu-s bune. Marinăria nu-i bună. Te macină mărunț până nu rămâne nimic din tine. Nu-i o meserie bună. Apa e din tanc, alimentele, toate, din cambuză, vechi. Oamenii sunt cum sunt, dacă ai un tâmpit pe cap, cu tâmpitul stai...

*
* *

Rio Grande, Brazilia.

Vis-a-vis de stația de autobuz unde debarcăm de la estacada de pe râu (la estacadă unde ne încarcă cu "ciumafelniță": soia, șrot și altele de astea) e prăvălia a cărei proprietar este un libanez. Blugi, rochii, chiloți, geamantane, T - shirturi...

Zarganu, timonier fălos intră în vorbă.

Negustorul îi spune între altele că a fost și el marinar, șapte ani de zile.

Zarganu, mândru:

- Eu sunt de douăzeci și șapte!

- De douăzeci și șapte de ani!? Trebuie să fii nebun. Iar dacă după douăzeci și șapte de ani de navigație ai ajuns să cumperi ce se găsește în magazinul meu, atunci ești de două ori nebun.

Bandar Abbas, voiaj de nuntă

- Ia zi Foxule, cum a fost la Bandar Abbas?

- Apoi eram în voiaj de nuntă, stăteam cu nevasta la Constanța la "Palas". Și m-a mânat dracu să trec prin port. Și m-a agățat Țache de la personal.

- Bă, Costică, servește-mă că te servesc și eu altădată...

Ce-i drept, cinstit, m-a avertizat că s-ar putea să stau peste patru luni. Mi-am anunțat nevasta că plec inopinat, pe termen lung și am plecat la navă, la Galați, să încărcăm laminate și tablă navală. Plecam cu un multifuncțional de 16.500 tdw, "Oituz". Și în unsprezece zile am ajuns în Golful Persic, la Bandar Abbas, în Iran. Era pe vremea războiului dintre Iran și Irak. În rada mare, 120 de nave! Afară, la soare, 56°C. Am stat acolo șase luni. În șase luni am făcut numai două drumuri până la Dubai să facem plinul de whisky pentru contrabandă (oficial ni se terminase apa). Oamenii au înnebunit de căldură și plictis în așa măsură că deși mișunau rechinii au coborât scara la apă și făceau baie. De descărcat marfa nu descărca nimeni. A venit ambasadorul de la Teheran, chipurile să aranjeze lucrurile, a mâncat, a băut, a dansat gol pe punte, a luat și în traistă alimente și a plecat.

A venit unul din țară de la Navlosiri, a mâncat, a băut, a cumpărat aur (că era cel mai ieftin aur din lume acolo), a promis și a plecat. Toți să-și facă sula mare și treaba tot pe loc.

A aranjat comandantul să descarce echipajul - 135 parai de căciulă. Se descărca la barje de 600-800 tone. Lucrai două-trei zile, stăteai trei săptămâni. Era prea cald. Se lucra noaptea. Cei ce lucrau jos, în magazie, din cauza căldurii vomitau. Permanent li se cobora apă de la gheață, din cambuză. În șlapi de cauciuc nu puteai umbla pe covertă. Trebuia pantof. Ca ocupație principală - se bea. Și se circula prin radă de la navă la navă. Cică pentru a împrumuta filme pentru aparatul de proiecție. De fapt ca să mai vezi oameni. O dată, noaptea, ni s-a desprins barja și a pornit vagaboandă prin radă. Parâmele cu care era fixată la navă la prova și la pupa n-au fost bine voltate, s-au desfăcut. Noapte! Eu l-am anunțat pe căpitan. Pe comandant nu l-am trezit că era bolnav de inimă și dandanaua cu barja era groasă a dracului.

- Luați barca și încercați să anunțați autoritățile portuare!

De luat legătura prin radiotelefon, nici vorbă. Fiind o sută douăzeci de nave în radă radiotelefonul era blocat de o babilonie de mesaje, bruiaje, bancuri. O sută douăzeci de echipaje care înnebuneau!

Am făcut două ore și jumătate până în port, am luat remorcher, am legat barca noastră la pupa și cu un reflector am găsit barja noastră înainte să se

producă vreo nenorocire. Că o barjă dezlegată nu stă pe loc. O duc curenții. Marea e de fapt un ansamblu de râuri. Am plecat pe la zece noaptea iar dimineața barja era legată. Secundul, când a văzut că s-a rezolvat a scos o ladă de bere pentru toată "echipa de intervenție".

La prânz s-a sculat comandantul, a venit:

- Ce-i aici?

I-am spus.

- Ei, dacă e așa mai dau eu o ladă.

Și uite așa am ținut-o până la zece seara.

Voiajul ăla a avut cel puțin doi păgubiți. Unul era comandantul. La Dubai s-a chinuit vreo cinci ore cât am stat (că stăteam cu ora, nu cu ziua) să sune acasă. Acasă, datorită diferenței de fus orar, noapte. Suna, suna și nu răspundea nimeni. Când a ajuns acasă a și divorțat. S-a lăsat de altfel și de navigat, s-a dus la platformele petroliere.

Iar o altă victimă a fost un motorist care nu s-a debarcat după cele șase luni de radă pe "Oituz" ci a continuat voiajul. Există și indivizi din ăștia. În continuarea voiajului au încărcat șrot din India pentru Nord. ăsta făcea corăbii artizanale și scotea ceva bani. Și-a luat tot felul de scule și muzici, dar strânsese și 1500 de parai. La una din escalele din Nord a adus o curvă la bord. S-a matolit, aia a făcut o mică percheziție, a găsit paraii și dusă a fost.

Foxul se oprește, face o pauză și citează din piesa lui de suflet, atârnată și pe peretele cabinei, "If" a lui Kipling:

"De abia după ce pierzi totul poți spune că ești om".

O fi vaporul pușcărie dar nici chiar așa, pe față

Din povestirile lui Bendrea marinarul:

... Eram la pescării și aveam un bucătar care "nu le avea".

Făcea numai sosuri și sosuri albe, din alea de te taie la stomac. Și s-a revoltat echipajul. Era echipaj mare la pescării, optzeci de oameni. S-a făcut ședință, mai ales că domnul comandant ținea cu bucătarul; în general comandanții țin cu bucătarii.

Și ăsta se apucă și spune:

- Ce dom'le, eu am gătit la două mii de oameni și nu am avut nici o panaramă! Nu ca aici, la vapor.

Atunci și comandantul:

- Unde ai gătit dumneata la două mii de oameni?

- La Poarta Albă!

Pușcărie mare, Poarta Albă.

Ei aici i-a sărit țandăra până și comandantului.

- Ia treci tu în covertă la mașagon! Care din voi știe să facă pâine? Care din voi știe să gătească? O fi vaporul pușcărie, dar nici chiar așa, pe față.

Rechinii

... Eram pe "Avrămești" un multifuncțional de 15.000 tdw.

Mergeam spre țară și pe la Perim, la intrarea în Marea Roșie prin strâmtoarea Bab el Mandeb ni s-a terminat făina. Și chiar acolo, la intrare, în sudul Mării Roșii era ancorat (că nu vroiau să vină în țară până nu vopsesc castelul) "Focșanii". Skiperul lor se cunoștea că skiperul nostru așa că au vorbit să ne dea și nouă doi saci de făină, să ne ajungă până acasă. I-am găsit pe lângă Hoddeidah, la țărmul Yemenului. Am lăsat barca la apă și ne-am dus vreo șase-șapte inși la "Focșani". Am lăsat sacii cu făină cu socarul în barcă, unul din socare s-a rupt. Noroc că făina plutește, că face coaje. Am recuperat sacul, l-am băgat în barcă numai că treaba s-a lungit că toți și-au găsit cunoștințe și frenzi pe navă. Și dă-i la băut... Era un fel de hulă care s-a pus oleacă mai tare și a rupt socarele de la prova și pupa bărcii noastre de salvare.

Căci apa mării, doctore, nu e niciodată imobilă. Ne-am prins când barca era la trei-patru cabluri, câteva sute de metri. Și în momentul ăla văd un ofițer mecanic doi de la noi, de pe "Avrămești", cum lasă un socar gros la pupa, se lasă ușor pe el și o ia înot. Toată lumea s-a adunat la pupa. Că Marea Roșie e plină de rechini. Și vreo șase-șapte dihanii se vedeau cu ochiul liber. Omul părea să aibă experiență cu rechinii că nu a sărit direct în apă, să facă șoc, să-i atragă ci s-a lăsat pe frânghie. Înota craul și cei de la "Focșani" făceau deja la pupa pariuri: îl ajung, nu-l ajung. Căci vreo două dihanii au pornit în direcția lui. Oricum mecanicul doi a ajuns în barcă, s-a săltat în ea, a pornit motorul și a adus-o la bordul navei. S-a legat din nou. Când a fost iar pe "Focșani" și skiperul de pe "Avrămești" și cel al "Focșanilor" să-l omoare, că ei răspundeau la o adică. Omul, tip echilibrat, meseriaș bun făcuse o chestie greu de înțeles. Cu atât mai greu de înțeles cu cât în ziua aceea primise și telegramă că îi născuse nevaste un copil de 3500 de grame. De ce își riscase viața? Simplu:

- Dom' comandant, mă iertați, am uitat complet, dar complet că suntem în Marea Roșie.

- Dar dacă e așa atunci de ce nu ai sărit ci ai folosit socarul să cobori pe el?

- Niciodată nu sar în cap că nu suport.

Când s-a prins în ce s-a băgat din distrat ce era omul a făcut un șoc.

Și a stat așa șocat, năuc la minte, două zile.

Numai că doctore, povestea noastră cu barca nu s-a terminat așa ușor. Când am luat-o înapoi, brusc am observat că barca se umple cu apă. Era mai mult de jumătate de barcă plină cu apă. Pluteau grătarele!

- Ia vezi ce se întâmplă!

Sărise dopul de la pupa.

- Pune bă călcâiul! Că dopul se pierduse.

Am pus călcâiul dar presiunea era mare, pentru că în barcă erau șase oameni și doi saci de făină. Dădeau ai noștri apa afară dar tot intra. Am ajuns până la urmă la navă, dar greu. Zece-cincisprezece minute să mai fi durat și dădeam de dracu. Când am tras barcă cu gruiul la post curgea apa din ea ca la balamuc...

Două sute de guldeni

La masa de seară mă abordează Nea Costică, șeful electric:

- Doctore, vreau și eu o consultație.

- Nea Costică, pentru secretarii de partid oricând și cu dragă inimă. Îl invit la mine. Vodcă Popokelvis (doi dolari litrul în Brazilia), Pepsi Cola. Life!

- Doctore, azi m-am tăiat la deget. Și a curs sânge mult, gros și negru.

- După suflet, Nea Costică, după suflet.

- Lasă asta. Nu e bine, nu e sănătos. Nu poți să-mi dai afară niște sânge?

- Nea Costică, pot orice. Dacă vrei iau și gâtul!

După care ne înlănțuim în bârfa de vapor, o plăcere... crescendo în povestiri, afect, umor.

... Eram pe Prahova, un jaf de vapor, o ruină, petrolier cu motor MAN românesc, tot timpul se strica ceva, tot timpul eram în mașină, ce aveam timp să stau ca aici de povești cu paharul în mână...

Vapor care făcea de la Constanța la Bosfor nu paisprezece ore ci două zile... Și mi s-a schimbat ajutorul, ofițerul electric, că ăla vechi avea o treabă la uscat și a rămas jos. A venit unul pe care nu-l știam dar l-am primit bine, era omul meu, chit că mare lucru nu știa. Toată ziua era la mine, bea cafele. Cafeaua era de la mine. Ajungem la Istanbul, se face export.

- Nu faci domnule export?

- Nu că n-am făcut rost de dolari, vin de la Sibiu, am stat acolo două zile, am tot încercat, n-am putut face rost.

Bine, trece Istanbulul, vine Suezul.

Eu eram în mașină, lucrăm, că tot timpul cădea ceva și mă sună unii "nu faci export"? Cum să nu, mă înscriu prin telefon și mă duc în cabină să iau banii. Aveam 200 de guldeni olandezi (peste 100 de parai) și 50 de dolari.

Dolarii îi aveam asupra mea că vroiam să-i schimb în hârtii de câte zece; guldenii erau în sertar. Trag sertarul, au dispărut. Eu însă aveam seriile de la bancnote. Exportul îl făcea căpitanul. Mă duc la el și-i spun:

- A făcut cineva export în guldeni?

Ăla, ezitant:

- Sunt vreo șapte-opt cu guldeni.

Uite, zic, arată-mi și mie banii că mi s-au furat două sute de guldeni și am notate seriile.

Ăsta era bara-bara cu hoțul că n-a vrut, a refuzat:

- Dacă ai văzut la cineva guldenii și ți-ai notat seria lor și acum vrei să-l acuzi?

Am vrut eu să mă duc la comandant dar până la urmă am renunțat. Iar căpitanul s-a grăbit să depună imediat banii.

Și ajutorul meu a primit export too much. O grămadă.

- Parcă ziceai că n-ai bani, că n-ai făcut rost de dolari?

- Ei, ziceam eu așa, ce sunt obligat să declar câți bani am?

Pe urmă am aflat că la plata exportului (fusesse unul de față) nu au fost decât două hârtii de câte o sută de guldeni. Ăla care mi-a povestit s-a și mirat:

- Uite dom'le sunt și guldeni aici.

Dar i-a bătut Dumnezeu pe toți. Căpitanul, care îi era ori complice ori l-a acoperit, a căzut la următorul voiaj. Și l-au bătut ăia de la Poarta Doi că avea în cap numai coarne și brazde.

- Dar hoțului, chiar nu i-ai făcut nimic?

Nea Costică zâmbește enigmatic:

- Ăla a avut necazuri mari și până la urmă l-au dat afară din Navrom.

Velierul

... Eu sunt contra obiceiului de a scoate timonierii pe covertă și să rămână numai ofițerii în cart. Nu că adoarme sau nu vede. Dar sunt situații critice când ofițerul stă cu ochii fixați în binoclu iar timonierul face manevre. Nu poți să te împarți. De exemplu închipuie-ți că într-o evitare tu faci banda dreapta și ăla o face similar, adică banda stânga.

- Ai fost în vreo situație critică?

Ochii i se fac mici, se ratatinează și zâmbește totodată, ceva între frison și zâmbet. În nici un caz nu are chef să povestească ceva. Dar timpul la vapor e lung și în final "îl mulg".

- Era să dau la fund un velier. El era idiot, ori erau cu toții beți ori a fost vreun tâmpit care a moștenit de la tat-su un velier fără să știe ce înseamnă asta... Oricum eu sunt obligat să îl feresc, eu sunt profesionist și ăștia amatori. Un

cuter, cam cu trei persoane. Între insulele Canare. Mergea paralel cu noi, de vreo patru ore. Și deodată, când mai-mai să intre în umbra noastră, la vreo milă a făcut bandă stânga să intre la Las Palmas. Ori era beat ori nu ne-a văzut. Nu-mi pot explica. Am simțit că am să cad în genunchi. Priveam la el și nu puteam să cred ce văd. Îngrozitoare era decizia - ori făceam bandă dreapta și îl zdrobeam cu pupa ori bandă stânga și îl plesneam cu prova. Tentația era să faci bandă dreapta. Norocul meu era că a urcat în comandă skiperul; că timonier nu aveam. Am răcnit.

- Bandă dreapta!

Omul a ezitat, a întrebat.

- Ești sigur?

- Dreapta!

Și a făcut.

Eram cu o barabăftă imensă, mineralier. Am trecut razant de el, cu bulbul, cred că putea să-l atingă cu mâna. Atunci cred că ne-a văzut, când a depășit prova a aprins toate luminile. Simțeam că sunt gata să mor. Dacă îl băgam la fund nu afla nimeni, era noapte, el era de vină (pe de altă parte el e amator și eu de meserie, eu trebuie să-l feresc) dar cum mai puteam să trăiesc? Acum când văd un velier parcă îl văd pe dracu îmbrăcat nemțește. Eram și ofițer trei, relativ tânăr și nou în navigație... Depinde de om. Am destui colegi care au băgat la fund bărci și veliere fără lumini. Nu cred că mint, cu așa ceva doar nu o să te mândrești.

Unul chiar la ieșirea din Gibraltar, în Atlantic. S-a auzit o bufnitură puternică și apoi la pupa ceva în flăcări.

- Nu s-a întors să vadă?

- Dacă treaba devine oficială ajunge la tribunalul de la Haga. Și în marină există ceva în sensul "La limita evitării oricărui pericol". Orice ar face altul și tu ești vinovat. Așa că o lasă să curgă.

Pomana

Duminică, 26 ianuarie. Azi "Nea Nicu" Ceaușescu ar fi împlinit 74 de ani. La masa de prânz celor doi întârziați - eu și șeful mecanic - Mihai ospătarul ne aduce pe lângă ciorba de burtă și câte o bere.

- Ce-i asta?

- Pomană.

Șeful se înroșește de indignare.

- Bă, Mihai, lasă bancurile astea!

De fapt este realmente o pomană, umbrită de o coincidență haios-sinistră. Unuia din ajutorii mecanici de la mașină i-a murit mama acum șase luni. A

pregătit o oală mare de cafea și câte o cutie de bere pentru fiecare. Tradiția este tradiție. Și în adevăr reușește să pomenească. Nu pot să nu mă gândesc la femeia aceea necunoscută mie și la fiul ei.

Dar ce coincidență!

Avem pe navă șase sau șapte foști secretari de partid.

I-am sugerat lui Mihai ospătarul - și prin el secției bucătărie - să facă pentru ei câte o colivă mică.

Traversada

“Răbdarea este suprema rugăciune.”

Budha

De fapt pușcăria este pedeapsa cu monotonia pe care comuniștii au perfecționat-o până la deprivare senzorială. Ori traversadele sunt un fel de deplasare care senzorial amintesc strigătura “tot pe loc, pe loc, pe loc”. Te miști pe hartă, în fața ochilor este însă mereu același peisaj. Falsă mișcare în fals spațiu.

“Enormul cerc al cărui centru permanent suntem, fără albeață de velă sau firicel de fum. Înăuntrul acestui deșert calm oceanul pare o maiestate fără obiect”.

Maiestate fără obiect, iată percepția oceanului în traversadă în călătoria lui Blasco Ibanez în jurul lumii.

Monotonia spațiului circular, sandwichul între apă și cer în care vaporul tău este mereu în centrul ideal.

Egocentrism în uniformitate. Ce îți rămâne este schimbul zilei cu noaptea, cele trei mese și cele două carturi. Punctele de sprijin din vizuale devin temporal anunțate și intri în legănarea regulată a ritmului lor.

De aceea mâncarea este așa de importantă. Întrucât ea este acum materializarea stâlpilor evenimentțiali ai existenței.

Apă, apă, apă. Cum navigi întotdeauna într-un cerc vizual viața devine o “în-cercare” și o “în-cercuire”.

Există oameni ce au trăit o viață pe mare și au făcut elogiul rutinei, monotoniei ca o virtute a sufletului. Unul dintre aceștia este un căpitan de cursă lungă devenit unul din marii scriitori ai lumii - Joseph Conrad. Foarte mulți medici au devenit scriitori, figuri majore ale literaturii universale. Conrad este singurul comandat de cursă lungă din lume care a reușit această performanță. Iată părerea sa despre monotonia pe mare:

“Rutina vasului este cel mai bun leac pentru durerea din suflet. Ea aduce cu sine o liniște sănătoasă și bucuria unei zile pline, frumos rotunjite; pentru că în viața unei corăbii fiecare zi se încheie ca un cerc printre alte cercuri adunate în orizontul arcuit al mării. Zilele sunt toate mândre de asemănarea lor una cu

alta așa cum marea însăși e maiestuoasă în monotonia ei. Cine disprețuiește rutina de pe vas nu știe de fapt să iubească nici marea. Pe mare zilele, săptămânile și lunile se pierd în trecut cu mai mare repeziciune decât oriunde. Ele pier în urmă ca spuma ușoară de aer spartă de învârtajirea dărei lăsate de corabie”.

Pentru mine însă monotonia este stress. Pentru mine traversada este totalitară. “Elementul demonic al societății totalitare este uniformitatea” (G. Liiceanu).

Ce soluție ai dacă nu ești din acei fericiți ce știu să descopere euritmia în monotonie? Trebuie să știi să-ți construiești alt ritm.

Sau să fii din acei de pe vapor ce poartă pe umeri răspunderi grele - comandant, șef mecanic, căpitan - și care știu ei ce știu, căci de multe ori fiecare are scroafa mai mult sau mai puțin moartă în cocină; vaporul românesc navigă în condițiile bolnavului cronic mereu în condiții de decompensare.

Un ansamblu de catastrofe amânate.

Iar dacă nu știi să-ți construiești un ritm sau nu ești din cei preocupați de povara răspunderii, ei, atunci vei afla pe deplin blestemul traversadei.

Pacientul

În timp ce stau comod în comandă ascultând “Europa liberă” apare agitat nostromul.

- Haideți dom'doctor, e unul de pansat.

Am știut instinctiv despre cine este vorba. Nici azi nu a urcat în comandă să-și facă treaba de timonier. La asta beția ține zile întregi. Iau spirt, vată, fașe. În cabină - tocmai strângem lucrurile pentru plecare, în curând după șapte luni ne trimit acasă - un aspect intermediar între un magazin prin care au trecut hoții și interiorul căruței cu coviltir a unui țigan nomad, unul decăzut și între ai lui. Pe masa joasă, pe linoleumul podelei, cutii de bere și sticle de băutură. Cu două săptămâni în urmă îmi explicase “Comunismul a fost bun dar greșit aplicat.” A fost bun căci în capitalism - chit că e un excelent marinar - nu mai era de mult în flotă.

Ochii răvășiți și detașați de toate cele, părul murdar și vâlvoi. O aură diavolească. Barba e ciufulită, în smocuri.

Azi echipajul a fost scos să prelucreze puntea dar nu prin ciocănire, cu mașagonul, ci cu turbina. O greșeală căci valul stropește puntea. Curent electric și apă. Până la urmă a apărut o flamă și a topit firele. Curentul este de 220 V dar când ești ud learcă... Și pe deasupra și beat! Până la urmă în împrejurări neclare asta s-a ales cu o brazdă în cap. Arată ca o vită lovită cu ciocanul înainte de sacrificare. Lent, dezorientat. Îi dau cu spirt prin părul răsfrânt, atent să nu mi se urce păduchii pe mâini. Că așa cum arăta nu se poate să nu aibă păduchi. Nostromul, care m-a chemat este speriat.

- Am mai plătit eu pentru accidente de muncă. Ăștia (comandant și căpitan) sunt cretini. Asta nu-i vreme de lucrat pe covertă. Când plouă, când stă. E un fel de piele... Strică și miniu și vopsea. Dacă aș fi comandant instructor i-aș pune să o plătească. Asta-i o aiureală!

În ce-l privește pe nostrom nu poți ști niciodată dacă e beat sau treaz.

Salvare pe mare

... Ăsta era motorist. I s-a umflat un coi. Aveam la bord asistent medical. I-a dat ceva medicamente. S-a simțit mai bine și pe urmă s-a îmbătat. Vroia să bea cu ofițerul cu care făcea cartul. Ăla i-a dat o sticlă de "Napoleon" și l-a expediat:

- Îți dau la pachet, n-ai decât să-ți dai în cap!

Până la urmă motoristul și-a dat în coaie, că s-a agravat, avea dureri. Comandantul, un pistolar, care nu știa engleză de nici un fel, sub presiunea echipajului a admis să dea un SOS. Eram la trei sute de mile de coasta Irlandei, pe mineralier. Mai întâi a venit un avion, s-a rotit de trei ori deasupra noastră, probabil stabilea poziția exactă. Și după el a venit un helicopter mare, militar. Aveam pe punte găuri de aerisire de la magazii cu trompe, nu putea coborî pe capace. A lăsat un cârlig, de care era atârnat unul în combinezon pătat de luptă; a legat de cârligul ăla, în hamuri, pe cel cu suferința cu câteva țoale într-o boccea (buful l-a lăsat la vapor) și o dată l-a săltat sus. Și dus a fost.

Vama neagră!

... Aveam noi un ospătar tătar. La două zile de la plecarea din Constanța face ăsta o criză de abstenență la alcool, o criză de sevraj, delirium tremens. Tremura din tot corpul, se agita și avea vedenii, vedea animale mici și încerca să le calce cu piciorul. Pe la trei dimineața a năvălit peste unii și i-a anunțat terifiat că a venit "vama neagră". Avea optzeci de dolari, o hârtie de cincizeci, una de douăzeci și una de zece și le-a înghițit urgent ca să nu-l prindă.

A fost legat, tratat și și-a revenit.

Peste trei zile și-a recuperat din oală dolarii intacti.

Numai hârtia de zece, de deasupra (că a înghițit dolarii toți odată, împăturiți) era puțin decolorată.

Educație sanitară

Pe vapor am trei tipuri de obligații profesionale: curative, profilactice și educație sanitară. Intră în normarea timpului meu de lucru.

La întoarcerea din fiecare voiaj dau o listă fictivă de conferințe susținute pe teme medicale. Dar sunt și oameni care iau această activitate cât se poate în serios.

1991, "Callatis"

Sunt chemat la comandant.

- Doctore, ar fi bine să aduni echipajul și să-i ții așa, o ședință, folosind cuvinte cu multe consoane, chiar dacă nu știi ce înseamnă. Așa un fel de tartric, martric, ceva cu multe "r"-uri, așa, ca să nu înțeleagă dar să li se încrețească pielea, să înghete păduchii pe ei. Am avut eu un asistent medical și i-am scris o conferință, nu a înțeles din ea nimic, nici el și nici ei, cu multe cuvinte din astea, dar când a terminat-o erau complet năuciți și cu ochii rotunzi.

Să se ferească de boală și în general, așa, să nu facă... să nu facă nimic.

Eu însă hotărât nu am vocație de propagandist al sănătății.

Tot domnul comandant săracul...

Se ține "ședință cu întregul echipaj", citirea în comun a regulamentului de la bordul navelor. Este adus, sculat din somn, după o noapte de cart și ofițerul de punte să-și aducă prinosul zeiței Ședința.

Sunt obligat să iau și eu cuvântul.

Vorbesc despre riscul petelor de ulei pe metal, pe covertă, le citesc ceva despre sifilis... Amintesc și faptul că orice conviețuire comunitară este o formă de promiscuitate, inclusiv comunismul. prestație neconvingătoare.

Domnul comandant ia cuvântul și trece la probleme medicale practice. Le recomandă la toți onania, mai pe românește labă.

- Vedeți câte nave sunt aici în radă? Toate meridianele.

Și când te duci la curve și o pupi pe gură pupi în sulă toate meridianele.

Apoi te duci acasă și toată familia pupă meridianele, intră în clubul Meridian.

Și tot domnul comandant face și psihoterapia:

- E câte unul încuiat la o singură pizdă și înghite că n-are ce face... Dobitoc. Doar nu m-am născut ca tine atârnată de gât, ne leagă doar o hârtie nenorocită.

E câte unul care pleacă, AIA vine cu camionul, ia tot din casă, vinde, cheltuiește tot cu clopotarul și apoi vine în genunchi, când se întoarce prostul din voiaj - iartă-mă. Și sunt proști care iartă. Fiecare știe ce lasă acasă și trebuie să știe clar ce vrea pe mare. Numai prostul se zbuciumă.

Inspecție la cabine

În fond "castelul", partea locuibilă a vaporului, nu este decât un cămin de nefamiliști dispus pe verticală în care se locuiește de sus în jos în funcție de piramida puterii. Comandantul stă la cucurigu, ofițerii mai jos, echipajul și mai jos. Un cămin de nefamiliști care plutește pe bidoane.

Controlul igienic la cabine este o prerogativă a comandantului. Nu e casa ta, e cușca de melamină a statului.

Există păreri că acesta este momentul preferat pentru unii comandanți. Pot să vadă ce învârti în interiorul cochiliei tale de placaj (PAL melaminat), ce citești și dacă au noroc dau și peste un jurnal personal de-al tău.

O operațiune ce deschide perspective mari și vagi totodată.

Ce deliciu să-i inspecțezi omului casa. Care-i deosebirea între inspecție și percheziție... Dacă ai puțină imaginație...

Comisia de inspecție igienică cuprinde pe comandant, șef mecanic și pe mine.

Mă simt jenat, nu știu de ce procedura îmi amintește vag inspecția din lagărul de concentrare. Începem de jos, de la vulg.

La unul din motorști peretele este tapetat cu fete goale și alături arde o candelă. Comandantul are mingea servită, tocmai bine ridicată ca să dea o bombă.

- Cum se leagă una cu alta?

Și dă, băgându-și delicat degetele în fanta dintre microposter și perete să-l rupă.

Eu:

- Lăsați dom'comandant că nu suntem la inspecție la internatul de la liceu.

Degetul se oprește, ezită să rupă, aștepta probabil să fie stimulat, să dea pe altul, nu să fie frânat, așa că renunță.

Urcăm la nivelul punții principale, la apartamentul mecanicului unu - funcție mare, șef mecanic adjunct, echivalentul de la mașină al căpitanului. La asta în dormitor 38°C. Mori! Caloriferul merge în draci.

Comandantul se încruntă:

- Cum poți să rezisti?

Eu:

- George, ești liber să faci cum vrei dar să știi că Dumnezeu a scos testiculele afară din corp, la pungă, că la 37° nu le priește. Să știi că la temperatura asta le clocești. Să nu ai surprize acasă.

Toată hinghereala din cursul dimineții privind curățenia vaporului și inspecția la cabine a trecut în plen (comisie!) pe lângă o pată mare de sânge uscat pe perete, pe lângă scara ce urcă la puntea bărci. Este lăsată de bucătarul

beat tăiat la degete în timp ce ne făcea masa. De beat ce era se sprijinea de pereți, balustrada nu-i ajungea.

Cum stă cam de trei săptămâni acolo nimeni nu mai observă pata. E de-a noastră!

Val-vârtej

Am privit fascinat ore întregi cununa de horbotă a apei spiralate (nu numai spumă ci apă clar învârtosată în cele mai curioase linii de forță), la etravă, în bucle ce îmbracă îmbinarea corpului navei cu marea. Mi-a rămas acest "cui" vizual dimpreună cu arhitectura câmpurilor de bule ce străbăteau ca niște vine marmora apei, creând contrastul și câmpul de profunzime.

O atracție a ochiului, nu o precumpănire a spiritului.

O atracție și pentru alții de vreme ce româna conține acea sintagmă pe lângă care am trecut până atunci indiferent, fără a-i descoperi frumusețea și sensul fizic: val-vârtej.

Și iată că citindu-l pe Gombrich aflu că ceea ce îmi fascina ochiul fascina cu secole înainte unul din cele mai originale spirite ale omenirii, Leonardo da Vinci. Mișcarea în apă și în aer deținea în preocupările lui Leonardo o poziție cheie; alături de pictură este singurul subiect cercetat sistematic în însemnările sale. Caracteristic pentru Da Vinci este interesul pentru mișcările de rotație și vârtejuri. La sfârșitul vieții preocupat de Potop și Sfârșitul lumii lasă o serie de imagini absolut fascinante.

Pentru a descrie curgerea apei Leonardo folosește 67 de noțiuni. Varietatea vârtejurilor îl pune la o încercare și mai grea. El a căutat să explice fizic fiecare vârtej în parte.

Este un ciclu obsesiv asemănător celui al vederilor cu muntele Fuji a lui Hokusai în care bătălia se dă pe tărâmul cuvântului căci la Leonardo cuvântul se află des în frunte în competiția dintre cuvânt și imagine.

"Prin natura lor toate lucrurile doresc să-și păstreze ființa. Forța este completă și întreagă în totalitatea ei și în fiecare parte a ei. Forța este o calitate nematerială, spirituală, o putere invizibilă ce este conferită prin violență accidentală tuturor corpurilor dincolo de tendința lor naturală.

.... Ea aleargă furioasă spre pieirea ei, întârzierea o întărește și viteza o slăbește. Ea trăiește din violență și moare prin libertate... O putere mare îi dă o mare dorință de moarte. În furia ei gonește tot ce stă în calea distrugerii ei...

Ea sălășuiește în corpurile aflate în afara căii și folosinței lor naturale".

Vânturile - valurile, val - vârtej.

Bord

Medic de bord. Este noua mea funcție înscrisă în carnetul de marinar.

Dar ce este bordul?

Curiozitatea mi-o satisface Dicționarul marinăresc. (Ilie Manole - Editura Albatros 1982).

Bord - Partea dreaptă sau stângă a unui mijloc de navigație și Nava considerată ca locuință a celor îmbarcați.

Originea cuvântului este francică (limbă precursoră francezei) și vine de la bord - scândură.

Cuvântul a apărut în secolul XII, mai exact în 1112 în descrierea călătoriilor Sfântului Brendan. Sfântul, călugăr irlandez care a trăit între 484-577 a întreprins mai multe călătorii pe mare cu scopul de a evangheliza păgânii. A vizitat cu certitudine insulele scoțiene și se pare că a ajuns până la țărmurile Americii de Nord.

Culmea este că ambarcațiunea Sfântului nu avea corpul de scândură ci era construită din piei de bovine întinse pe schelet de lemn.

Celebrul călător modern Tim Severin a reeditat călătoria lui Brendan spre țărmul Americii pe o navă astfel alcătuită.

Tot în secolul XII a apărut și celălalt derivat etimologic a scândurii franceze - bordelul, casă mică din scânduri și din timpul acela loc de perdiție (sens ce se va încetățeni mai ales din secolul XVI).

Și tot de la bord la anglo-saxoni a apărut border-frontiera. "Bordul" marinăresc este de toate la un loc, un cocteil în care scândura e înlocuită de tabla de oțel, bordelul e viața zilnică iar frontiera o simți permanent. Căci între navă și mare este o în-fruntare. Bordul traduce concepția autarhică a navei într-un mediu lichid ostil.

O denumire dată de asediați.

Black gang

Black gang este pe românește vama neagră.

Visul urât al oricărui marinar. Țștia nu sunt vameși sunt autopsieri. Țștia ori mor ori găsesc ceva. Vama vamei.

Vama neagră e "cea mai neagră" la englezi.

În timp ce șeful lor, un individ distins cu părul alb bea o sticlă de whisky cu comandantul la careu, cei zece blackmani se răspândesc pe vapor.

- Din oamenii mei cel puțin șapte sunt delincvenți cu experiență. Unii încă își ispășesc condamnarea.

Un fel de condamnare la locul de muncă. O fi marinarul român isteț dar ăștia sunt borfași de meserie gata să facă totul să găsească. Periodic vin să raporteze despre pradă. Au demontat o stivă imensă de apă minerală, cutii grele, multe, ca să găsească în ultima, după multă muncă șase sticle de cocârt. Un mecanic văzând că vine black gangul a astupat chiuveta, a golit toate sticlele de vodcă în ea și a băgat înăuntru o pereche de șosete curate. N-a ținut. Blackmanul s-a învârtit prin cabină, a ciocănit tot și în final a cerut un pahar să guste din apă. A căzut și ăsta. Brutarului, un idiot, i s-a găsit jumătate de sticlă de votcă. ăsta, sărac, lipit pământului.

A intervenit comandantul (că tot bea cu șeful vămii).

- ăsta e singurul om din echipaj căruia i-am dat eu voie să țină alcool la cabină. E un alcoolic incurabil, altfel nu poate trăi.

L-a apărât că ăla, primea 80 de cenți pe zi iar amenda era 80 de lire sterline. Luni de zile trebuia să muncească să o plătească.

- O.K. captain, nici o problemă. Dar dacă e așa de bețiv să bea totul acum, aici.

Omul nu a avut ce face. A pus la gură și în două reprize a golit-o. Îi ieșiseră englezului ochii din cap. Culmea e că brutarul nu era bețiv, nu le avea cu băutura. A mai reușit să facă câțiva pași și s-a prăbușit. L-au prins unii, l-au băgat în pat și și-a revenit după câteva zile.

Și totuși marinarul român a tras și vama neagră în piept. Unul din vameși a reușit să găsească o gaură în perete. Demontau melamina și aveau oglinzi cotite pe suport, ca cele de la dentist. Îți inspectau toate "plombele". Băgat în gaură pe jumătate englezul scotea și număra:

- 16, 17...

Le dădea în spate, marinarului. Și când a ieșit triumfător din gaura în care se băgase pe jumătate nu a rămas decât cu sticla din mână. Că tot ce dădea marinarului, ăla arunca pe hublou. Reacția?

- O.K., ai fost mai deștept ca mine. Pe chestia asta hai să bem ultima sticlă.

Doi ani au păcălit unii vama engleză. Aveau o afacere în Nord, făceau de doi ani Nordul și vindeau votcă cu zecile de tone. Englezii au aflat, își băteau capul și nu reușeau de loc să prindă firul. Deși au demontat aproape complet vaporul. Că votca era într-un tanc de apă dezafectat. Venea cistena și umplea tancul.

- Și cum au căzut?

- Din tâmpenia unui motorist. ăsta la un transfer a greșit valvele și a băgat valva cu pricina în circuitul de apă. Un polițist englez, vameș, mă rog, s-a spălat pe mâini și când a dat și pe față - a simțit mirosul.

Un comandant adevărat

... Eram treisprezece ofițeri stagiați și ne-au debarcat pe lângă Canare pe o altă navă românească care mergea în țară ca să ne dăm examenul la timp. Era hulă, vasul pe care ne-au transferat, un 4800 tdw, făcea ca toți dracii. Fiind seară ne-am culcat, nu ne-am mai dus la comandant să ne prezentăm. A doua zi suntem convocați la comandant. Ni s-a spus că pentru neprezentare la timp, disciplinar, urmează să spălăm puntea bărcilor - jumătate la un bord, jumătate la celălalt. Trei dintre noi au refuzat. Ni s-a spus că cei ce refuză nu coboară la țarm la Canare. Consemnare la bord. Celor zece colaboraționiști li s-a spus că vor coborî și că nu mai trebuie să șmotruiască. La Canare toți cei trei consemnați au fost invitați la televizor (era campionat mondial de fotbal) și la o bere. Am refuzat.

Comandantul a coborât la noi la careu cu bere. După ce ne-am scortoșit, în final am acceptat să coborâm și noi la Canare. Mai mult comandantul a întârziat vaporul vreo șase ore până m-am dus la o navă românească care era full de gecii de piele (luase foc un depozit danez și băieții "făcuseră rost"). Iar la sosire în țară...

Cei zece au primit de la skiper calificativul "nesatisfăcător" iar cei trei "foarte bine". Comandantul avea și el pretențiile lui față de un viitor ofițer de marină en titre. Și-a dovedit valabilitatea principiilor când a căzut cu cositor și a luat asupra lui toată responsabilitatea, nebagându-i la apă pe ceilalți din echipaj.

Droguri și apă de spălat

Cartul 4 - 8, orele când noaptea este încheată, apoi se destramă încet. Oboseală, somnolență, ceaiul tare cu lămâie multă, timpul care se întinde ca un chewing-gumm, marea pustie și încordarea ochiului care caută lumini și contururi pe orizont.

Fac pe timonierul, de timonier nu e nevoie căci traversăm Atlanticul, nava este pusă pe pilot automat, dar păzesc ofițerul să nu adoarmă, îl "țin" literalmente, îl țin de vorbă.

Sunt răsplătit în schimb cu povestiri.

- În Thailanda, acolo m-am drogat pentru prima și ultima oară. Fără să vreau. M-au servit stivatorii thailandezi cu o țigară. Eram pe o navă de 7800 de tone, ne adunam pe un capac de magazie, seara, și noi și ei, se mai jüca o carte, se mai bea un whisky, se fuma o țigară. Mie mi s-au terminat țigările și mi-a

oferit țigara unul din stivatori, dar m-a avertizat că "e tare". Ce-i aia tare? Nu-i nimic, țigările tari nu mă speriau. Fumasem eu și Gauloise.

Numai că atunci când am tras primul fum mi s-a oprit, mi s-a tăiat respirația. N-am aruncat-o imediat, am plecat cu ea în gură până am ieșit din câmpul vizual a celor de pe capacul magaziei, am plecat încet, fără grabă și numai după aceea am aruncat-o jos, am strivit-o. Dar a fost destul. M-a apucat când căldura de rupeam hainele de pe mine, când frigul de clănțăneam din dinți; când râdeam involuntar, când eram nervos...

Noroc că s-a prins gagică pe care o țineam la mine în baracă, mi-a adus niște prafuri, mi le-a pus peste orez (și eu care nu mănânc orez!); în fine a fost nasol.

De abia pe urmă m-am luminat eu cum făceau ăștia, stivatorii, de lucrau de la 7 dimineața la 12 noaptea și lucrau tată, nu se încurcau, iar după aia mai stăteau cu noi la băute până la 4 dimineața.

Ei, am mai picat eu odată peste una care se droga, în Liberia, la Buchanan. Asta fuma droguri.

Sărăcie lucie și scumpete dar se făceau afaceri bune. Pe un ceas rusesc care la noi era 300 de lei am luat două cartoane Marlboro. Altfel, ce să-ți spun, gagică mișto și vorbea o engleză perfectă. Și o țară în care exista respectul pentru alb. Chit că era și treaba că te atacau și te jefuiau - pentru un ceas, cămașa de pe tine sau adidașii din picioare. Dar dacă erai cu o tipă de-a lor te lăsau în pace.

Eu când am ieșit cu asta din cârciumă am înnebunit. Erau vreo 15 negraci solizi, ce mai, zid. Dar asta le-a zis ceva - vorbeau o limbă de-a lor, nu numai engleza - și o dată s-a făcut culoar.

Era bine, numai că nu aveau apă. M-am dus la asta acasă și ca să te speli aveai o cană mică de apă. Nu tu duș, nu tu nimic. Altfel O.K.

Romică termină de povestit și se duce să-și facă de lucru în camera hărților.

- Fii pe felie, doctore, bunghiul înainte!

Peste vreo cinci minute întreabă ușor neliniștit, prin ușă:

- Nu se vede nimic, doctore?

- Nimic, numai că nu înțeleg ce semne fac ăia din bărcuța din prova.

Romică înnebunește. Întâi rămâne țeapăn, năuc, apoi înțelege și nu se mai poate opri din râs. Totuși frica ne domină.

Noapte, cart, povestiri și bancuri.

Presimțire

... Eram totdeauna convins că dacă voi avea un accident o să îmi rup gâtul. Accidentul s-a întâmplat într-o vineri, lângă Târgoviște. Cei doi din față au murit, unul imediat, altul ceva mai târziu. Am rețezat un arbore și ne-am oprit în al doilea.

Nu mă dureau nimic, dar nu puteam mișca nici o extremitate. Fractură - luxație, vertebrele cervicale trei și patru.

Mi-am revenit lent, greoi dar miraculos.

Am reluat navigația. Și într-o seară am simțit că ne vom ciocni de ceva și iar îmi voi rupe gâtul. M-am culcat pe pat invers ca de obicei, cu picioarele spre prova și capul spre pupa. Dimineata mă întâlnesc cu colegul meu, secundul. Asta, înnebunit.

- Vreau să-ți spun ceva.

- Știu ce vrei să-mi spui. Azi noapte cartul a adormit în comandă.

- De unde știi?

- Am presimțit.

În mijlocul nopții secundul, care nu făcea cart, s-a trezit și s-a dus pe comandă. Timonierul - ofițer de marină îmbarcat ca timonier, om capabil, serios - dormea pe canapeaua din camera hărților. Ofițerul de cart - bun meseriaș, dar băuse în cursul după-amiezii - dormea pe scaun. Mai aveau două mile și se suiau pe insula Belopulo din arhipelagul grecesc.

Dacă există presimțire înseamnă că există și predestinare?

*

* *

Unul din puținele cazuri de premoniție simultană pe care le cunosc era să-mi afecteze dramatic cursul vieții și este legat de un accident pe mare.

Doi dintre protagoniști au fost avertizați, fiecare în felul său, că urmau să treacă de o cumpănă a cărei miză era viața.

Scriu aceste rânduri la exact unsprezece ani, zi în zi, de la acea întâmplare și încă nu am reușit să pătrund sensul tuturor celor întâmplare.

Raționalismul agresiv din tinereța mea se înclină acum în fața unor fapte pe care nu le pot explica și îmi vine greu să le accept. Dar orice aș face, faptele există.

Cu greu, "trecând cămila prin urechile acului", dificultate maximă în limbaj biblic, am reușit să-mi trimit nevasta pe mare, medic de bord pe nava cu care navigasem. Răposatului Gheorghe Ursu, inginerul care a murit după picioare în burtă la sediul "băieților" pentru că ținea un jurnal personal critic față de sistem, i s-a publicat postum o carte de călătorii. Câteva sute de pagini despre treizeci de zile în vestul Europei.

Dar cele mai pasionante sunt cele trei pagini ale prefaței în care descrie matematic toate demersurile sale pentru a obține viza.

De aceea, când nevastă-mea a făcut pasiențe pentru "Ce-o să fie" gândindu-se mai ales la debarcarea în ultima clipă prin bunăvoința vreunui "subsemnatul" - că se practica, au pățit-o și alții - și a înghețat brusc în fața cărților - "iese moarte" - am început să răcnesc.

Arasem prea mult ogorul ăsta ca să mă las impresionat de o pasiență. Totuși știam că atunci când dă în cărți, prea se potrivesc unele lucruri. Dacă la

început o rugam s-o facă, în ultima vreme mă feream ca de dracu de ipoteticele ei incursiuni în viitor.

- Nu-i nimic, mai fă-le odată.

Fără chef, cu totul fără chef începe să întindă cărțile în față. Așteptam iritat, dar credincios lozincii mele de supraviețuire: "Dacă un lucru te irită, ignoră-l!" :

Numai că la mâna a doua s-a întâmplat ceva cu totul neobișnuit:

- Iar iese moarte!

De data asta femeii îi iese ochii din cap, iar eu sunt atât de buimăcit că nici nu pot simți frica.

- Mai fă-le odată!

Verdictul la cea de a treia mână a fost tot MOARTE.

Ce facem? Să renunți la plecare numai că ți-a ieșit de trei ori la rând în pasiențe "moarte"? Să abandonezi la final toată construcția migăloasă prin care un medic român în anii '80 ajunge să petreacă trei luni vizitând coastele Mediteranei și Europei de Nord? Lasă dom'le sunt prejudecăți, coincidențe, bizarerii - hai să ne vedem de treabă.

S-a plecat din Constanța pe 13 martie.

Femeia-superstițioasă.

Comandantul "Neptunului", nava școală a Institutului de Marină, era Victor Moldoveanu, constănțean, colegul meu de liceu de la "Mircea cel Bătrân" deștept, energic, curajos, marinar până în măduva oaselor. Victor nu era superstițios. Altul probabil nu ar fi acceptat pe doamna doctor la bord. Femeia pe mare, se știe, aduce ghinion. Nefiind superstițios când doctoreasa i-a spus "Cum să facem să nu plecăm pe 13, că nu e bine" a râs și a dat din mână.

- Eu nu cred în prostii din astea.

Totuși soarta a ezitat să trimită "Neptunul" în voiaj pe 13. Unul din profesori nu primise viza de ieșire din țară, avizul, sau fusese lucrat în ultimul moment și cum nava pleca în practică cu studenți s-a hotărât să fie așteptat, poate se descurcă.

- Dom'comandant poate reușim să trecem de ora 18, că se sfârșește ziua bisericească.

Numai că domnul profesor care s-a descurcat până la urmă a sosit la bord la ora 17. În voiaj s-a plecat pe 13 martie.

- Și ce s-a întâmplat cu voi, Ducu, după aceea?

- Am navigat fără probleme prin Mediterană, am ieșit la ocolirea Peninsulei Iberice și când să intrăm în Golful Biskaya, furtună. Pe lângă capul Finistere ne-am băgat la adăpost într-un golfuleț, să așteptăm vreme bună de trecere. Era o mulțime de nave, toți așteptau. Era și un românaș de-al nostru "Târgul Secuiesc". Peste câteva zile de așteptare când totuși se putea trece Biskaya "Târgul" s-a legat de coada noastră. Nu aveau radar.

Lațul destinului începea să se strângă pe gâtul lui Nea Costică Vultur, nostromul nostru.

Am navigat așa, în două nave, până în dreptul insulelor normande, insule englezești la coasta Franței, în trecut celebre cuiburi de piraiți.

Și aici ne contactează "Târgul" prin radio.

- Comandantul este în stare gravă, nu avem personal medical la bord, cerem consult.

Multe nu avea "Târgul" la bord! Comandantul era parașutat în ultima clipă pe vas, titularul răpus de o lombosciatică nu putuse să plece în voiaj.

Nou venitul - băutor - dar pus pe bune. Vroia să se reabiliteze. Făcea o cură. Nu mânca, nu bea. Numai că după un timp a sărit de pe șină - s-a apucat să bea dar fără să mănânce.

Ținea regim cincizeci la sută. Din acest regim a făcut ceva ce semăna al nabii în descrierea celor de pe "Târg" făcută la radiotelefon cu un abdomen acut. Ulcer perforat? Pancreatită acută? Poți să-i faci ceva pe mare? Poți. Desigur nu-l operezi dar îi pui o sondă de aspirație în stomac, perfuzii, îi dai antibiotice. Asta dacă are abdomen acut. Ca să vezi dacă are nevoie să-i pui o mână pe burtă. Poți să refuzi asistența medicală pe mare?

- Bine, trimiteți o barcă să duceți doctorița la voi pe vapor.

- Ne pare rău, nici una din bărcile noastre nu e funcțională.

Afară o vreme splendidă, fără vânt dar cu val mare - hulă. A lansa și circula cu barca pe hulă mare este totdeauna periculos. Temperatura apei - patru grade Celsius. Aerul - rece. Ninsese ușor peste mare, apa era de un albastru intens, cerul albastru, un albastru limpede, rece, o lumină cu totul specială.

O lumină pe care o mai văzusem pe mare cu câteva luni înainte. Era lumina din ziua în care Nea Mitică aruncase bibliile în mare. Eram acum la al doilea voiaj cu "Neptun". În primul voiaj, la Amsterdam, la clubul marinarilor ținut de popi, sub egidă bisericească, se puteau lua biblii. Și băieții luau, că erau biblii în românește.

Nea Mitică era secretar de partid. Nu credea el nici în partid, nici în alte asemenea, dar credea că e bine să-ți păzești pielea.

Biblii pe nava școală și secretarul de partid, nimic?!

Așa că Nea Mitică aștepta când venea omul din oraș, aștepta la scară și:

- Dă biblia!

Și a strâns așa o stivă. De aruncat în apă le-a aruncat public, teatral, să vadă toți, să se știe. Le-a aruncat în plină zi, de pe punte. O zi friguroasă, limpede, cu lumina aia cu totul specială.

Eu îl simpatizam pe Nea Mitică. Era amabil, grijuliu - îmi amara toate obiectele din cabinet înainte de furtună, e și asta o tehnologie.

Îi lipseau două sau trei degete de la mână, le pierduse la o lansare de barcă în Alexandria. Nu-i plăceau lui Nea Mitică lansările de barcă. Bărcile de salvare erau directă lui responsabilitate. Era nostrom, șef de echipaj. În tinerețe fusese fotbalist cunoscut, juca la "Farul". Așa a ajuns probabil și secretar de partid că îl știa lumea. Eu mă înțelegem bine cu el. Pe când arunca rar, demonstrativ, bibliile în valuri m-am apropiat și i-am zis, jumătate în glumă:

- Nea Mitică, nu e bine ce faci. Toți suntem membri de partid, este secolul XX, dar nu e bine. Nu de noi dar, de, mai avem familii pe acasă, copii, părinți, nu e bine.

Nea Mitică s-a crispat, erau și alții de față, nu i-a priit. Știa și Nea Mitică că nu e bine. Dar să-l radă vreunul că a tolerat bibliile? Să-l superi pe Dumnezeu sau pe tovarăși? Parcă tovarășii sunt mai periculoși. Nea Mitică încă nu aflase că greșește. Așa că s-a scuturat și a zis:

- Lăsați doamnă că astea sunt prostii, a ajuns omul pe lună.

- O fi ajuns Nea Mitică, dar nu e bine.

După o îngrijorare disimulată dar prezentă la toți mi-am dat seama că du-te vino cu barca între două vapoare pe hulă nu e chiar de nimic. După câteva încercări de pasarea motanului "lansați voi barca - nu putem - și a noastră nu-i prea bună" până la urmă Victor, suflet mare, a acceptat să o facă "Neptunul". Mi-au pus vesta de salvare, legată cam strâmt, eu am desfăcut-o că mă strângea, "hihi, haha", telegrafistul a venit lângă mine tot "hihi, haha" dar a strâns și legat toate șireturile... Barca-i barcă.

Nea Mitică tocmai mâncase bine, era pe la unu după-amiază și și-a luat vesta de salvare pe deget. Era marele Vultur, sportiv cunoscut la vremea lui, lup de mare, nostrom... În celebrul roman "Vin ploile" al lui Louis Bromfield eroina, aristocrată engleză moare de holeră în India pentru că nu se vaccinase. Era deasupra vaccinului... Într-unul din momentele sale de slăbiciune Nea Mitică a fost deasupra centurii. Centura era pentru musafiri. El pe mare era de-ai casei. În barcă s-au suit unsprezece oameni. Între ei și Lulu Caian, ofițer de punte. Nu era obligația lui dar mi-a zis:

- I-am promis soțului dumneavoastră că vă duc vie acasă, și s-a suit. A fost un noroc. Ne-am răsturnat ca la teatru în fața peretelui imens al vaporului pe care se cuibăriseră privind la noi peste o sută de studenți plus echipajul.

Eu m-am pomenit instantaneu până la brâu în apă. Apa - gheață. Dar m-am ținut de barcă. Înot bine dar la patru grade Celsius... Trei inși au căzut în apă. Doi au ieșit la suprafață, unul se pare pe sub barcă și s-au agățat de corzile cu "nuci", noduri etajate, ce atârnavă pe bordurile vaporului. Nea Mitică a dispărut. Probabil a făcut hidrocuție, stop cardiac în apa rece și apoi a fost luat de curent. Dar cum nu avea centură a dispărut din câmpul nostru vizual. S-a reușit să se pornească motorul bărcii și pompa de evacuare, s-a reușit, dar cu greu. Până să pornească pompa de evacuare ne-au aruncat zeci de găleți de sus - bordul navei parcă era bloc - unele de tablă.

Două ore l-am căutat pe Nea Mitică dar l-a găsit numai aviația de coastă engleză, cu care s-a luat legătura, și a aruncat o fumigenă.

Oricum, vreo două ore am stat cufundați în apă cu toată pompa de evacuare. Cel ce trebuia să conducă barca s-a pierdut când cu naufragiul. A făcut-o Lulu Caian cu un curaj aproape de operetă. A luat totul în mână și a fost eficient. Numai că vreo cinci luni după aceea nu a putut să mai plece pe mare. Și era un om curajos, dat naibii.

L-am adus pe Nea Mitică, am urcat corpul cu plasa la bord. Eu l-am dezbrăcat și l-am spălat că așa e obiceiul, chit că era spălat în apa mării. S-a făcut priveghi, oamenii s-au îmbrăcat frumos, la costum, la cravată și l-au păzit.

Bucătarul i-a făcut o colivă din orez.

- Nu m-a iubit, m-a lucrat, mi-a făcut rău dar eu uite i-am făcut colivă...

Și Nea Mitică în viața căruia barca de salvare jucase a doua oară un rol tragic a fost pus la Anvers într-un sicriu masiv și trimis acasă.

Cel mai nimerit epitaf ar fi fost ce a spus într-o zi Nea Mitică gânditor despre marinărie:

“Doctore meseria asta e frică. Ți-e frică când pleci și când vii, ți-e frică de oameni și ți-e frică când navigi, ți-e frică de mare. O frică este meseria asta”.

Un lanț de coincidențe nefaste. Poate.

Numai că Lulu Caian a povestit cutremurat, și el nu se juca cu lucruri de felul ăsta, visul lui din noaptea dinaintea tragediei.

O femeie frumoasă, foarte frumoasă, îmbrăcată în negru a vrut să intre la el în cabină. Lulu a ezitat. Era proaspăt însurat, ținea la nevastă dar femeia era tare frumoasă. Până la urmă a refuzat-o. Atunci necunoscuta îmbrăcată în negru s-a întors și s-a dus la ușa de vis-a-vis. Acolo a intrat.

Peste drum de cabina lui Lulu locuia Mitică Vultur.

Hotdogs

Prostul e totdeauna jignit.

Hoțul bănuiește întotdeauna pe ceilalți că fură.

Chiar dacă mâncare este suficientă, chiar dacă e bună, scandal tot va ieși. Pentru că scandal trebuie să iasă. Ce nucleu de cristalizare poate fi mai bine venit decât mâncarea?

Încă demult, pe vremea lui Ceaușescu, pe un mineralier au luat “de afară” cremvurști. Cremvurștii erau anglofoni, pe cutii scria HOTDOGS. De ce în engleză cremvurștii sunt “câinii în călduri” nimeni nu știe. Eu am căutat în câteva dicționare etimologice și n-am găsit răspunsul. Probabil că trebuia să caut nu în dicționare ci la dulăul în călduri.

Unul din membrii semișcoliți ai echipajului vede că pe etichetă scrie ceva cu dog - știa el că ăsta-i câine - și începe să urle:

- Ni se dă mâncare pentru câini!

Și vine delegație - secretar de partid și încă doi inși - la comandant și secund:

- Dom' comandant, ni se dau conserve pentru câini!

- Da? Ia deschide! Aduceți și muștar.

Gustă. Gustă și P. “Țaganul” care era secund.

- Nu mâncați dom' comandant că e pentru câini!

- Ce bă, EU mănânc mâncare pentru câini?

Secundul îl ia de ureche pe tov. secretar de partid și îl dă afară cu două șuturi în fund. Oare partidul nu mai e atotputernic? Este oare vaporul o zonă de extrateritorialitate a sistemului comunist?

Nici vorba, ci din contră.

Comunismul este o structură de deservire a unei ierarhii strict etajate "Eu sunt șef tu ești boul, tu ești șef eu sunt boul". Regula pare simplă dar nu este chiar așa.

Etajele superioare ale conducerii de partid pot da ramuri în jos pe care trebuie să fii foarte atent să nu le calci. Vei fi strivit. În socialism e ca în junglă. Când tragi de o ață nu știi unde duce ghemul. Și dacă nu știi, plătești.

Căci sistemul nu are legi ci doar subordonări. Formale și neformale. În ciuda aparențelor șuturile secundului în fundul secretarului de partid nu erau un abuz ierarhic - imposibil față de un secretar - ci o formă de manifestare a puterii neformale.

Pantoful în buclele tov. secretar nu îl dirija conducerea tehnică ci tot partidul.

Românul e cu bunghiul și ciordeala

... La Marsilia ne-au tras la o dană unde sâmbăta și duminica nu lucrau. Și în zilele astea s-a umplut cheiul de indivizi cu scaun, măsuță și lanșetă, la pescuit. Era fuleanu de lume. Dar românul nostru știi cum e. Cum mergea unul să se pișe îi luau și scaun și masă și lanșetă și mâncarea, cu ghiață cu tot, că aveau coșuri izoterme. Până la urmă s-a lăsat cu poliție dar săptămâna următoare nu mai era nici unul în față, la vapor românesc. Toți în altă parte.

... La Buchanan, în Liberia ai noștri au reușit să fure maimuța de la cârciumă. Mascota portului. Era legată cu un lăntisor, părea aurit, nu era. Au rupt lanțul, au luat maimuța și au ascuns-o într-un butoi tocmai la axul portelice. A venit poliția, alt vapor nu era în port, ce port - un cheu - și a zis că nu pleacă vaporul până nu apare maimuța. A venit și baba care ținea crâșma, proprietara maimuței și când a început să țipe "Miki, Miki" maimuța a început să urle în butoi. Ce scandal a ieșit!

... Malta. Am fost acolo pe la sfârșitul lui '70. Totul era scump, tendința era la scumpire și mai mare. Un păhărel de whisky - așa, un cincizeci de mililitri cu un cub de gheață ca să semene cu o sută - atingea 10-20 de parai. Fetele și ele scumpe. Stăteam în șantier, ancorați în avanport.

Barca malteză era 10 dolari sensul, noroc că până la urmă, cu discuții, ne-au permis să dăm barca proprie la apă. Poliția cu ochii pe noi. Aveau camere de luat vederi prin tot șantierul, ceea ce marinarul român nu s-a prins. Camerele se roteau și băteau și locul de ancoraj al bărcii. Tot ce au cărat băieții din șantier (și au cărat, nu glumă!) i-au lăsat. Dar le-au tras poze. Pe vreo cinci-șase care

nu au vrut să plătească la autobuz (și era ieftin, șase sutimi de piastru, vreo 12 cenți) i-a legitimat poliția. Și le-a dat drumul. Alții nu au vrut să plătească la bere. Erau matoî, făceau pe matoî și discuțiile erau de tipul:

- Eu nu am băut zece beri, am băut cinci.

Și băuseră zece. Totul ținea.

Numai că la plecare a venit poliția cu poze și agentul cu contul. Poliția făcea forme de amendă și la agentul protector: pay! Și uite așa s-au strâns vreo 3.000 de dolari. Oamenii noștri cumpărau în credit fără să știe.

Bucătarul - care s-a îmbătat și a sărit în apă că nu mai vroia să aștepte barca - a scos cu diplomatul niște carne să o vândă la crăsmă, că era carne frumoasă, de export. Ăla a cumpărat dar a și tras o poză vânzătorului și mărfii - că dacă e stricată, dacă ia vreo țeapă. Și cum necum și poza aia a ajuns la poliție.

Oraș mic, insulă mică. Când zici că ești mai deștept ca altul, atunci te țacă!

... Am fost cu nava în Japonia la garanție, verificarea de patru ani. Acolo să vezi tărășenie. La un diesel-generator lucrau doi japonezi, incredibil de repede și de calificat. La un moment dat au fost amândoi chemați la direcție. Când au revenit, imensa lor ladă de scule, o imensitate!, dispăruse. Nu le-a tresărit nici un mușchi pe față, au scos un radiotelefon portativ "hara, hara" și le-a venit un alt lădoi de scule. Lădoiul (primul) a apărut la plecare, nu fizic ci pe factura șantierului: 30.000 de dolari. A umblat șeful mecanic să-l reconstituie, să-l dea înapoi, dar de unde, fiecare pitise câte ceva pe undeva. Șeful mecanic era terminat. Și în momentul ăsta, când ieșeam din doc, vine rapid o șalupă și mai aduce ceva. Un palanc! Ȑia îl suiau la bord, șeful mecanic îl împingea: Afară!

Îi era frică că trec și asta pe bill, pe factură.

Până la urmă s-a lămurit: era un palanc al vaporului pe care japonezii l-au luat din greșeală și acum, ca oameni corecți, îl aduceau înapoi.

Magia numelui

... La Galați s-a dus o gășcă de la vaporul nostru la crăsmă. După ce s-au îmbătat au făcut scandal. A venit poliția și a umflat șase inși. Căpitan era unul Valeriu Nae. Om deștept chit că era cu pile, avea o mătușă în Comitetul Central. Vorbea engleza perfect, ba putea să imite și dialectul din locurile unde ajungeam.

Situația - cotoioasă. Cum să-i scoatem? Aveam la bord un nostrom, unul Ceaușescu Dumitru. Cap de lemn, lent, nostrom slab, dar avansat că așa era numele. Îl cheamă Nae pe Ceaușescu și o oră face cu el instrucție și repetiție.

Final ajunge nostromul la poliție și acolo, la poartă:

- Mata, vino puțin aici! (Autoritar)

- Ce vrei bă? Ia dă actele!

Plutonierul ia carnetul de marinar, vede Ceaușescu Dumitru și îngheață.

Nu se știe nișiodată...

- Măi, vreau să stau de vorbă cu comandantul. Am aici șase băieți de la vapor, de la mine, și am nevoie de ei.

- Nu-i nevoie de tov. comandant, vi-i dăm imediat.

Un alt punct "de risc" ar fi fost ca "cei șase" să-l fi luat scurt pe Ceaușescu când îl văd.

- Și cu tine ce-i bă aici? Ce ... mea, te-au umflat și pe tine?

Cum i-a văzut le-a făcut cu ochiul. Tăceți!

Și la asta se gândise Nae. Și au plecat bine merți. Magia numelui. E și asta la o adică un capital.

Barca de salvare

Suntem în derivă. Șeful încearcă să mai dregă câte ceva din gospodăria tehnic bolnavă pe care a moștenit-o. A urcat în comandă în pantaloni scurți cenușii, torsul gol, cu ochi obosiți, ușor hăituiți, ușor enervați... Ceva nu merge. Peste două zile trebuie să fim pe Canalul Suez. Nu putem să ridicăm la bord barca "barcagiilor", egipteni care asigură în caz de furtună de nisip pe canal - când convoiul se oprește - legarea vaporului la niște geamanduri aflate la zece metri de malul canalului. Ori "podul", macaraua de la pupa, care ar trebui să ridice cinci tone ridică cu greu o tonă. Va trebui să folosim în caz de nevoie barca noastră de salvare. Dar... deși barca a fost lansată în urmă cu cinci luni în Coreea când Bobiță, câinele nostru, a căzut în apă în radă și furat de curent a fost recuperat după patruzeci și cinci de minute, sârma ce susține tona și jumătate a bărcii nu prezintă nici o garanție. Frecarea și apa sărată rod metalul. Cum "podul" e stricat dacă barca noastră se prăbușește nu avem cu ce o ridica. Am putea experimenta cu barca acum. Dar dacă sârma se rupe totuși, ce facem? Tractăm barca după noi până la Suez? Motorul bărcii, "de rahat", a fost de bine de rău pus la punct. Au lucrat trei inși două zile. Când făcea ca bronșiticul cronic când făcea ca mitraliera... S-a constatat că motorul bărcii pierde ulei. Dacă lansăm barca trebuie să o facem cu butoiul de ulei în ea. Din păcate uleiul se pierde în apă, apa e reabsorbită pentru răcire. Barca poate să ia foc...

Când mă căinez de cam ce ar trebui să NE și MĂ salveze secundul îmi explică:

- Nu fi idiot. Asta nu e barcă de salvare. Barcă de salvare este aia ca o cochilie, ermetică, perfect închisă, unde intră tot echipajul, cade pe tobogan și după ce intră în apă iese la suprafață. Asta e așa doar o formă, așa că stai liniștit, nu are nici o importanță pentru salvare dacă funcționează sau nu.

... A traversat unul, un franțuz, și Atlanticul și Pacificul de unul singur, cu o barcă, dând la rame. A reușit. A supraviețuit. Dar în general barca e cu probleme. Am pățit noi odată o chestie nasoală tare cu o barcă. Am pierdut-o. Veneam din America, vremea liniștită, marea nemișcată. Comandantul un băiat tânăr, unul Popa. S-a gândit să dăm un exercițiu de salvare. S-a lăsat barca din tribord, cea cu motor, s-au dus ăia ceva mai departe și în timpul ăsta s-a pus pe neașteptate ceața. O ceață densă. Barca a dispărut. A început panica. Unii au zis să lansăm cealaltă barcă, cea cu drezină. Cea mai mare prostie ar fi fost. Adică riscam să avem în loc de cinci-șase oameni pierduți, dublul. Am zis să rămânem pe loc și să-i căutăm cu vaporul când se ridică ceața. I-am găsit până la urmă întâi cu radarul și apoi i-am reperat la ochi. Noroc că nici ei nu s-au pierdut cu firea și când s-a pus ceața au tăiat motorul și au așteptat. Dar curenții te pot duce departe. Iar când i-am găsit aproape se lăsase noaptea.

- Mie să nu-mi spui de barcă. Mi-e greață. Odată ni s-a blocat cârma și era să ne bage la elice că vaporul mai mergea. Praf ne făcea!

- Ei, cu cârma am pățit noi o chestie tare împuțită...

Costică Foxul își reia amintirile celor treisprezece ani de navigație.

Eram la cubanezi și am vrut să ne ducem la niște insulițe -se vedeau cu ochiul liber de pe comandă - să luăm corali. Am cerut aprobarea de la cubanezi, că așa era schema, ne-au dat-o și am lansat barca.

Eu i-am spus comandantului: Hai să luăm și busola de barcă că de jos de la rasul apei insulița nu se mai vedea. Se vedea doar orizontul.

- Lasă băi Costică, că nu-i nevoie. E colea.

Am mers "colea" câteva ore pe direcție, "cam încolo". Bineînțeles că nu am nimerit la insulița aia, am ajuns la alta. Dar avea corali, la 80 cm - 1 metru. Oamenii erau încălțați, aveau și șpacluri așa că au umplut jumătate de barcă cu corali și ia-o înapoi. Numai că aveam combustibil puțin, timp trecuse mult. Vaporul fiind înalt se vedea dar foarte departe. Și culmea datorită unui idiot care a pus brusc bandă a intrat cârma în elice, lemnul era cam putred și a rupt-o. Și ține cârma cu o vâslă! Am plecat la zece dimineața și am ajuns spre seară. Apă de băut nu aveam, mâncare nu, combustibil de rezervă nici, fără busolă de barcă...

Nu se pleacă așa cu barca domnule. Că nu se știe niciodată!

4500 TDW

... Seria asta de "C" de 4500 a fost făcută la Galați în 1964-1966. O tablă excelentă, un oțel minunat, nu știu dacă făcut la Galați sau importat, dar nu ruginea de loc. Tot ce s-a adus, s-a armat după aceea, a fost nemțesc, englezesc și rusesc. Motoare elvețiene originale.

Vapoarele astea au fost vapoare bune dar au avut o bătrânețe tare urâtă. Tot ce mai rămăsese bun, chiar foarte bun, era cochilia de oțel, scoica. Restul era putred. Când le-a venit timpul de RK, de reparații capitale, nu s-a mai schimbat nimic ca lumea; nu se înlocuia nimic, totul se cârpea. Și ajungeai să cârpești pe cârpitură. Și tot restul care era putred, și restul era mai totul, făcea tot felul de figuri.

Am avut o dată gaură de apă pe "Craiova". Vapor vechi, rapalit. Vaporul ăsta avea bun "principalul", cârma și bucătăria. Restul - de rahat. Instalațiile de încărcare-descărcare, Diesel generatoarele, instalația electrică - o nenorocire. Teoretic aveai trei Diesel generatoare bune, practic nu mergea nici unul. Mereu demontai de la unul și băgai la altul și pe urmă invers. La Galați la încărcare de marfă ne-am înclinat să ne răsturnăm și ne-am pus cu latul pe niște bolovani. Era în Bazinul vechi din Galați. Eram pe două treimi încărcăți, a început să scadă apa și ne-am înclinat periculos. De fapt riscul era cunoscut că se răsturnase și "Transilvania", tot la Galați, în același mod. Țștia au oprit încărcarea, au sprijinit vaporul cu doi școndri și au așteptat că se știa că tendința apei este spre creștere. Ne-au încărcat cu saci de uree. Și am plecat la Casablanca. Acum, timonierul a zis că merge cam greu cârma. Am controlat eu instalația, nimic deosebit. Vaporul o rablă, cam la ultimul voiaj. Dar vremea a fost bună, ne-a ajutat Dumnezeu și am ajuns la Casablanca. Acolo, surpriză. Două treimi din magazia trei care era separată, partea de jos, după ce au ridicat separația (minginiile și bocaportii) - lac. Ureea era în saci de rafie și acum în compartimentul de jos al magaziei era un lac de uree, un lac de pișat de fapt - putea de tráznea. Am luat și am tras apa din magazie cu santina, am pișat-o în ocean (că pișat era!) și am găsit gaura. Era o crăpătură în formă de T culcat, cum s-a spart când s-a sprijinit vaporul înclinat pe colții de piatră. Românul este descurcăreț: s-au uitat la crăpătură și au bătut niște pene de lemn. Ține? Ține. Intră? Nesemnificativ. Oricum țigani ne-au arestat, zece zile ne-au ținut arestați în radă (cine plătește marfa?) după care a venit scrisoare de garanție de la Navrom și ne-au dat drumul să plecăm. Și așa, cu dop, am plecat acasă. Noroc că a fost marea netedă, nu a fost bulău.

Omul e fericit când nu știe. Am ajuns liniștiți la Casablanca că nu știam că o magazie e plină cu apă. Ia să fi știut, nu făceam infarct? Scandal nu a ieșit, culmea, vaporul avea actele expirate. Adică nu-l mai garanta nimeni. Și procedeu era ca atunci când vaporul era o rablă la care nimic nu mai mergea să nu-l trimiți la registru ci să-l mai trimiți în voiaj, să mai scoată un ban. Așa că totul s-a terminat scurt, în coadă de pește, fără anchetă. O navă soră, "Cluj" pe care era un frend de-al meu a pățit o chestie absolut bizară - au pierdut elica.

Se întorceau acasă, făcuseră litoralul atlantic, Spania și Franța, trecuseră Biscaya și la greci au pățit-o. Noroc că era printre insule, adâncimi mici, aveai unde ancora. Au venit acasă trași la cravată. Aveau ei o fisură la elice, o știau. Din cauza asta a început să bată elicea. Și din bătaie, din rotație neuniformă s-a

desprins bulonul care ținea elicea înșurubată pe ax. E un bulon imens, care se strânge cu o cheie gigant, cât doi oameni, uite-o aici la pupa și la noi. Și la un moment dat sună la telefon comanda:

- Mașina, de ce ați oprit motorul?

- N-am oprit nimic, motorul merge.

Căci arborele portelică se învârtea. S-au prins. La pupa nici o învolburare; la greci apa - cristal. A sărit șeful mecanic în apă, s-a băgat doi - trei metri la fund, se vedea perfect, elică nu-i.

Noroc că nu era furtună sau altceva.

Cârma

*“Dacă ceva rău se poate întâmpla, se va întâmpla
Natura e întotdeauna de partea defectelor ascunse.”*

Din Legile lui Murphy

... “Băneasa” mineralier de 55.000 tdw, vapor nou ieșit din șantier din Mangalia. Skiperul nostru era membru al comisiei de recepție din partea Navromului. Vaporul nu era apt de recepție. Comisia l-a refuzat. Directorul șantierului, membru în Comitetul Central PCR i-a declarat sabotori și incapabili și “ieșiți afară din birou să dau telefon lui Dăscălescu”. Dăscălescu era prim ministru. De fapt dacă nu recepționam nava pe luna respectivă nu lua lefa douăzeci de mii de oameni. A doua zi de la Casa Albă din Constanța a venit ordin că “întrucât calitatea vaporului e foarte bună” să fie recepționat de NAVROM. A doua mână de vopsea s-a dat pe ninsoare. Așa că l-au luat. Primul voiaj a fost în Oceanul Indian pe muson, furtună 8-9. Dacă ți se blochează cârma pe mare liniștită faci rondouri până ți se urăște. Pe furtună treaba-i alta...

De Suez ce să mai vorbim. Nu trimiți o navă nou ieșită din șantier într-un voiaj oricum. Dar cu cine să vorbești, cine să te audă?

Până la urmă mineralierul a făcut figura cu cârma și nu oriunde ci pe Suez. De două ori!

Prima dată s-a blocat când se trecea spre est, spre Marea Roșie. “Băneasa” s-a suit cu bulbul pe uscat dar cum din fericire se mergea cu Dead slow (în traducere cuvânt cu cuvânt “încet ca mortul”, practic cea mai lentă formă de progresie a vaporului) au dat înapoi și au coborât de pe fund.

A doua oară au făcut-o pe când se întorceau înapoi din Oceanul Indian. Cârma s-a blocat pe Great Bitter Lake (Marele lac amar), un lac integrat în complexul Canalului de Suez. Cârma s-a blocat bandată, nava a părăsit pasa și a luat-o spre un petrolier chinezesc cu benzină. Blocajul s-a făcut “pe butoane”. Jos la cârmă era și om care să o manevreze manual. S-a deblocat totuși tot

acționând butoanele, că până apucați să manevrezi mecanic... și au reușit să treacă cam la o sută de metri de petrolier. Nu l-au nimerit, l-au ratat.

Pilotul egiptean s-a făcut mic, s-a băgat sub geamurile de la comandă și apoi a fugit. Inutil! Dacă erau să-l pleznească explozia mătura și reședința oficială a lui Mubarak de pe marginea canalului, darămite vaporul.

- Și apoi?

- Apoi am reparat și am continuat tranzitarea, că așa-i meseria. Culmea, de ambele dăți când s-a blocat era același timonier. Nu era culpa lui, era culpa navei. Superstițioși însă oamenii nu l-au mai lăsat la timonă pe nici o strâmtoare.

La prima blocare de cârmă, la dus, au pocnit o geamandură cu pupa de a sărit în sus ca dopul de la șampanie. Le-a venit scrisoare cu 5.000 de dolari amendă. La Great Bitter au ras geamandura frecând-o cu corpul încă înainte de a ajunge la nivelul comenzii. Că tot canalul e plin de geamanduri. Numai să ieși de pe pasă. A venit unul gras și zâmbitor (mai gras ca tine doctore!) cu un plic.

- Ghiciți ce am aici?

- Știm, că am mai primit unul la dus!

S-a făcut protest de mare - cum că erau valuri și au mutat ele geamandura - dar nu a ținut. Țiganii își scot oricum banii chit că plătește compania proprietară a vaporului sau asigurările de la Londra.

*

* *

Tot un defect al cârmei se pare că a fost cauza pieirii recente a unui vapor românesc.

Patronul marinarilor români este Sfântul Nicolae. În vechime marinarilor li se spunea năeri, de la numele patronului.

De ziua Sfântului Nicolae, "Scăeni" navă de 4800 tdw i s-a blocat un piston de la cârmă.

A rămas bandat, fiind val puternic l-a dat peste cap, și a fost înecat.

Solaris

Vestul Oceanului Indian. La opt seara este întuneric de smoală, stau liniștit la comandă la o bere și un video.

Brusc intră secundul. De obicei calm, acum este ușor excitat, tulburat chiar:

- Dom' comandant ați văzut ce-i afară? Triunghiul Bermudelor!

Skiperul fuge la hublou și apoi urcăm cu toții sus, în comandă. Cerul este fără lună, dar neacoperit de nori, presărat de stele. Marea e albă. Absolut albă! Senzația de "deja vu" mi-a readus în minte platoul nins al Bucegilor, noaptea. Și poate zborul deasupra unui plafon de nori cu avionul. Așa ar trebui să arate

navigația în câmp compact de ghețuri în noaptea polară. Apa nu era fosforescentă - am mai văzut așa ceva - ci albă, alb gros întinzându-se în placă uniformă cât cuprinzi cu ochii, pierzându-se circular în cerul negru-cenușiu. Deodată a căzut brusc vântul și valul. Îmi vine în minte Alan Edgar Poe. Sunt speriat de-a binelea. Toți sunt speriați. Nimeni din cei de pe comandă, și sunt destui și navigă de mult timp - n-a mai văzut așa ceva. Toți sunt agitați. Emoțiile negative prevalează asupra încântării noului. Comandantul fuge la radar și îi dă drumul. La 20 mile de noi e o altă navă.

- Poate un OZN?

Gluma în context nu sună deloc deplasat.

Căpitanul spune îngândurat:

- Am citit eu un roman științifico-fantastic cu unii care au aterizat într-un ocean și de fapt erau într-un creier enorm.

Știi despre ce este vorba, Solaris, de Stanislav Lem! Numai că descoperirea citatului nu mă liniștește, din contra...

Aprindem un reflector de pe puntea etalon și îl proptim în apă - e alb verzuie, mai mult verzuie.

Comandantul, gânditor ordonă unuia din timonieri:

- Ia du-te la WC și lasă să curgă apa mai mult timp, vezi dacă scânteiază (WC are apă de mare trasă de pompe).

Omul se întoarce fără știri senzaționale, da, au fost câteva scânteieri dar nu prea multe.

Comandantul pune mâna pe telefon:

- Mașina comunicați temperatura la apa de mare.

- 30°C.

Este temperatura obișnuită pentru timpul și locul unde ne aflăm. Între timp continuăm să plutim în ireal, în afara spațiului, timpului și a noastră înșine.

Urcă în comandă, neștiutor la toate cele, dom' Romică, șeful telegrafist și deodată privind pe geam încremenește, cosit de realitate:

- Băga-mi-aș...

Omul este absolut înspăimântat.

Contactul cu necunoscutul după mulți-mulți ani pe mare. Nimeni nu-i poate oferi nici o explicație. Stăm ciorchine pe puntea de comandă, lunecoasă datorită spumei învârtosate de până acum (iar acum nici vânt, nici val...) jumătate vrăjiți, jumătate speriați.

Pentru mine este biletul câștigător ca inedit din cele șase tiraje pe mare, voiaje de până acum.

Peste câțiva ani în "Almanahul Mării" editat la Constanța găsesc o notiță:

"În Oceanul Indian în largul capului Guardafui se află o "mare de lapte". Are o lungime de peste 1000 de km și apele sale privesc la lumina lunii par un câmp de zăpadă. Cauza este fluorescența planctonului."

Ciuca bătailor

În timpul somnului de după-amiază, lovituri puternice în ușa:

- Doctore, repede, că a căzut unul de pe schelă.

Schela era imediat sub comandă, montată pentru a vopsi castelul.

Înălțimea castelului e mare, cât o casă cu trei etaje.

Fug năuc, sigur că voi găsi un mort sau un agonici.

Pățitul, Gică Bendrea, un bărbat tânăr, puțin peste treizeci de ani, este întins în babord, palid, plin de așchii de rugină (mațagonea), transpirat, cu buzele livide. Antebrațul stâng deformat, coapsa excoriată, nu poate călca pe membrul inferior stâng. Când și-a desfăcut centura să coboare de pe schelă, să meargă să bea o cafea, s-a rupt saula de care se ținea. S-a oprit pe o pasarelă după o căzătură de doi metri și jumătate. Dacă bascula peste balustrada pasarelei pe puntea principală era mort. Vreo șase ore îl păzesc cu grijă - dacă are un ficat sau o splină plesnite? Că de oase, dă-le-n colo. Nu mori de oase rupte. Romică Șoșu stând pe margine comentează:

- Am avut un coleg de clasă, stagiar. L-au pus la vopsit castelul. Era și mai gras și a lăsat sfoara de la centură lungă. A căzut și când s-a lăsat toată greutatea în centură i s-a rupt coloana. Este și astăzi paralizat.

Gică, devenit pentru restul voiajului de câteva luni bune "Gică ghips" mi-a depănat cât timp l-am îngrijit povestea lui mai puțin obișnuită.

- Nu-i primul ghinion. În 1981, eram la pescării, am aterizat pe apă în Mauritania. Mergeam să schimbăm un echipaj. Pista de aterizare la ăștia este foarte scurtă, fără rezervă. Dacă nu ai intrat de la capăt, ăla ești. Era noapte, de sus se vedeau luminile dar mai jos era furtună de nisip și nu s-a mai văzut nimic. Pilotul care deja a făcut manevra a hotărât să amerizeze. Unii și-au dat seama, eu nu am simțit nimic, decât zdruncinătura. Avionul s-a rupt dar numai ciocul și nici ăla complet. Din pasageri au murit doi oameni peste cincizeci de ani, de inimă. Pilotul, cu amândouă picioarele rupte, salva oamenii. Că majoritatea erau lipoveni, matoi rău. Unii țipau:

- Gata, am ajuns la vapor!

Că văzuseră apa.

Am salvat și eu câțiva. Era greu, că omul matol atârână cât nici nu-ți închipui. După aia mi-a fost frică că se scufundă sau ia foc. A fost unul, timonier, care a fost extraordinar. A scos tot din avion, până la ultimul om. Avionul a rămas să plutească încă un an și ceva; au venit țigani și i-au furat fotolii, aparatură, tot ce au putut. Apoi s-a dus la fund. De salvat ne-am salvat tot noi. Nu a venit nimeni. Noroc că era la douăzeci-cincizeci de metri de mal și malul jos, nisipos.

În 1986 ne-am scufundat. Eram cu o navă de pescuit și ne-a lovit un cipriot cu bulbul. Ne-a făcut o gaură de apă de nouă metri. Nava s-a scufundat în 22 de minute. Am dat rol de abandon și am coborât bărcile. Ultimii au părăsit nava comandantul, doctorul și economistul, cam când a ajuns apa la puntea de comandă. Comandantul e și acum cam straniu. Ne-au dus la țărmul Mauritaniei că erau mai multe nave de ale noastre în zonă. "Sacul marinarului" nu ne-au dat că de aia erau țigani. Pe cipriot l-au prins navele noastre (că fugise de la locul coliziunii) și a rămas arestat în port. Noi cu el nu am mai avut treabă, era problema autorităților de la I.P.O. Tulcea.

Nouă ne-au dat niște salopete și ne-au trimis acasă. Mâncarea cât am stat în Mauritania, ferească Dumnezeu. Ne-au dus cu avionul până la Băneasa și de aici cu un alt avion mai mic până la Kogălniceanu de Tulcea. Aici au venit nemernicii să ne facă vamă! Nu aveam nimic, eram în salopete, doar câțiva din noi aveau câte o plasă în mână. Ne-am dus la cadre la IPO Tulcea, șeful de cadre ne-a dat pe stat de plată bani împrumut și am plecat cu trenul acasă. Că bani de aia ne-a împrumutat întreprinderea să avem de tren. Era de opt martie. Noi tot în salopete. Peste un an eram cu alt pescador și au tras cu tunul în noi. Cei de la Frontul Polisario, din Sahara Spaniolă. Câteva obuze, toate în castel. Atunci ne-au murit trei ofițeri. Ei, când navigam pe "Carpați" - mineralier de 25.000 tone, făcut în Japonia - ne-a luat foc mașina. Mai exact baleiajul. Focul s-a întins și pe coridoare. Am luptat cu focul trei ore - cu bioxid de carbon, cu manicile - și până la urmă am dat rol de abandon.

- Era zi sau era noapte?

- În plină zi. Stăteam în barcă și ne uitam cum arde. Numai că după un timp s-a oprit. Ne-am urcat la loc. Vreo trei săptămâni am stat fără curent până l-am reparat. Noaptea stăteam cu lămpi la prova ca să nu dea careva peste noi. Am reparat un D.G., mai aveam unul românesc, slab. Uneori când aveam nevoie de curent opream vaporul. Ne-am târât cu greu până acasă. Anul trecut am căzut de două ori în magazie. Odată vreo 14 metri, dar pe o coastă a corpului, mi s-a agățat mâna de ceva, m-am julit tare dar a mai frânat. Și am căzut în picioare. Aveam cizme de piele cu talpă groasă. Au amortizat că altfel îmi spărgeam călcâiele. Odată, tot anul trecut am fost gata să cad pe spate de la patru metri. Sudam o țevă și eram prins în centură. Dar a căzut o zgură pe plasticul care ținea centura, l-a topit și s-a detașat. Am căzut pe spate. Căpitanul care era jos - sudam cu rândul - era pregătit să mă prindă în brațe sau măcar să frâneze, să nu cad în cap.

Aveam într-o mână masca de sudat și în alta aparatul care mergea. Le-am aruncat instinctiv - cu ocazia asta m-am și curentat - și m-am prins cu o mână de țevă. Am scăpat dar tare aproape de moarte am fost...

... Mi-am luat mașină, din străinătate, am adus-o pe covertă;

Nevasta a zis:

- Să mergem să o citească popa.

Eu îs din Piatra Neamț. M-am dus la mănăstirea Bistrița. Mi-a citit. Am umplut mașina cu iconițe. Și peste trei zile mi-a sărit pivotul din față. Am rămas în trei roți și fără direcție. Am intrat pe contrasens. Era și curbă. Noroc că nu a venit nimic din față.

Război și marinărie

... Azi noapte au pornit ăia din mașină pompa de incendiu. Păcănea a naibii ca o mitralieră. M-am întins pe podea, la chiuvetă. De abia după aia m-am prins ce e. Că noi am mai pățit așa ceva. Veneam cu minereu din Brazilia. Era cam trei și jumătate noaptea. Și deodată o explozie și a trecut ceva șuierând peste punte. Era cam la coasta Mauritaniei. Pe urmă am aflat că au prins ăia un vas rusesc cu armament. Și au zis că și noi suntem cu treaba. Care erau din ei e greu de spus că se lupta Marocul, Mauritania și Frontul Polisario. Cei din comandă au pornit alarma și au ordonat în mașină să stingă toate luminile. Au mai tras un obuz și ne-au lăsat.

Amândouă au căzut foarte departe de navă. A mai pățit o navă românească așa ceva, după noi. Oricum noi, care băteam Brazilia, nu ne mai apropiam de țărmul african la mai puțin de 70-80 de mile. Navigam după stele că nu aveam satelit. Odată ne-a oprit un portavion american. Imens.

- Cine sunteți și unde mergeți?

- Gibraltar - Constanța.

- O.K., dați-i drumul.

Suntem cu toții ușor neliniștiți. Vom descărca în Zadar, în Croația. În fosta Iugoslavie războiul e în toi. În toată lumea fierbe câte ceva, mocnește aici, arde dincolo. A ascultat Romică Zarganul la "Europa Liberă":

- Și, doctore, e scandal iar cu Irakul. Saddam iar bombardează pe ai lui. Pe curți. Ba nu, în sud, pe sciți.

Cu musulmanii ăștia numai necazuri. S-au băgat și în Bosnia.

- Ei dacă vîn musulmanii la putere în Europa... Că eu tot am nume turcesc - că pe turcește Bacalbașa înseamnă șeful băcanilor - trec la islamism. Ei atunci o să vedeți voi cum vă reglez, tovarășilor. Că ai fost tu Zargane secretar de partid acum o să fie rândul meu să ajung imam. Lasă că te turcesc eu, nenorocitul!

Gluma e glumă dar neliniștea generală. Totul este ca până ajungem să nu dăm de război serios acolo. Că atunci scenariul este cunoscut - nimeni nu coboară la țărm, mașina e tot timpul la cald, parâmele gata de molat - dacă e nevoie chiar se taie. Așa păteau ai noștri când mergeau la Beirut. Cum începeau să cadă obuze în port o tăiau în radă și așteptau până îi chema înapoi.

- Poți s-o iei fără să o bănuiești măcar. Am avut un coleg pe "Plătărești". Era în perioada războiului Irak-Iran. Dimineața pe la zece.

Tocmai au plecat de la nostrom unde ăștia care erau de zi își beau cafeaua. Și brusc, fără nici un preaviz - două rachete. Una în cabina nostromului, de unde lumea de abia ieșise, erau pe scări, și alta în comandă. Rănit a fost numai comandantul de câteva schije. Fum, scurtcircuite, flăcări, tabla care pocnea, toți aruncați pe burtă. Ca la balamuc...

Sus, în comandă, au văzut doar două vedete la orizont și apoi, brusc, rachetele. Greșeala a fost tot a alor noștri. Că au intrat ca proștii într-o zonă interzisă. S-a comunicat, ofițerul radiotelegrafist se pare că a prins-o, a dat-o sau nu ofițerului doi, care răspunde de navigație, ăla a trecut-o sau nu pe hartă. Fapt e că au intrat unde nu era bine. Absolut toți după chestia asta au zis că ei, cu vaporul, nu se mai întorc acasă. Erau toți mari. Fac, dreg, îmi bag... Da' eu! S-a trimis telegramă companiei să-i schimbe. Dar compania - mîlc. Ce să facă? Să rămâi pe cheu la Dubai? Nu a îndrăznit nimeni. Ei s-au dat crocodili și tot ei au băgat coada între picioare. Au cerut protecție de la americani, englezi, ruși, că ăia aveau nave de război. Dar le aveau pentru ai lor. Până la urmă s-au lipit blat, ca o rudă săracă, în coada unui convoi care ieșea din Dubai.

- Știi doctore cum au ars ăia de pe "Parâng"? Navă de pescuit oceanic. Nu ai voie să pescuiești la țărmlu altora decât cu licență. Sunt zone de interes economic. Dacă nu ai licență cică furi și te pot aresta cu navă cu tot. Numai că la țărmlu Africii ăia nu umblă cu arestarea și cu drepturile omului. ăia umblă cu tunul. Parângul s-a băgat noaptea "în grădină", în apele exclusive ale ălora, blat, hoțește, cu luminile stinse. Dar ăia s-au prins. Au bulit "Parângul" cu artileria de coastă. S-a lăsat cu trei morți, unui radiotelegrafist i-au scos un ochi. Băieții noștri s-au băgat bieții de ei în cală, între baloții cu pește congelat. O navă de pescuit are multă aparatură de aceea când arde este mai rău decât cu una obișnuită. Au tras animalele alea în bietul "Parâng" până a ars ca o torță. A venit o navă românească să-i salveze, au tras, a plecat; a venit al doilea vas românesc, l-au iertat și a luat "Parângul" la remorcaj. Au stins nava până la urmă dar a rămas și astăzi numai scheletul din ea.

Fetele de la Bangkok

Necessity is the mother of strange bed fellows.

Farber's fourth law

They are like moskitos. They come and go and you take malaria.

... Fete bune thailandezele. Și pe inima și pe punğa românului.

- Dar în Nord?

- Nu-mi place. Scump și pun ele condiții. Una a rămas în cizme. Cizme peste genunchi.

- De ce nu le dai jos?
- Nu le dau că țin acolo banii să nu mi-i fure.
- Am încercat să o trag de țâțe și s-a oțărât.
- Bă tu ai venit aici să mă regulezi sau să mă tragi de țâțe?
- Nu-mi place.

De coreene ce să mai vorbim. A stat vaporul nostru în Coreea de Sud, la Ulsan. Băutura - acceptabilă. Cel mai ieftin alcool era un rachiu de orez, trei dolari sticla de doi litri. Dar fetele! Femei scumpe - o sută de parai noaptea. S-a dus un moldovean, ofițer trei, la una. L-a dat afară la trei noaptea, i-a oprit douăzeci de parai. I-a dat înapoi restul banilor ba chiar i-a plătit și taxiul. Dute-n mătă, mârlane! Că ălea erau obișnuite cu tipi beți care dădeau de câteva ori din fund ori moldoveanul era gospodar, temeinic și înțelegea să-și scoată banii integral. De așa client n-avea nevoie. Mai bine lipsă!

În Thailanda vin la bord treizeci-patrizeci de fete. Preferă vapoarele românești, ba chiar există o anumită specializare pe țări. Românii sunt săraci dar veseli, cheflii și nu fac porcării. Grecii plătesc bine dar le bat, uneori le torturează și au fost cazuri și de fete omorâte.

Primul lucru thailandezele se interesează cât stă nava. Dacă află că e staționare lungă jumătate din ele pleacă imediat. Una este când se stă două zile - că organul începe să curgă doar în a treia - și alta e două săptămâni. Așa că staționarea lungă e o garanție că rămân doar cele sănătoase.

Ko-Sin-Khang, ajun de Anul Nou.

Sosesc amețit, obosit după un drum lung cu avionul până la Bangkok, apoi camionetă, ambuscat între bagaje pe șosele aglomerate ale Thaiandei, apoi șalupă prin radă...

La navă, guleai cu fetele de Thailanda. Un bar cu whisky execrabil și bere scumpă ținut de Mama San, patroana. Bucătăria este cărată odată cu fetele la bord, își găsesc singure un orez extrem de condimentat.

Chiar dacă nu faci consumație la fete trebuie să ai obrazul să mai iei o bere - două să ții tonusul economic, asta chit că ai destulă bere bună la cutie metalică din drepturile de hidratare în zone de exces termic. Dacă ești suficient de beat totul e O.K. și fetele sunt superbe. Eu nu sunt suficient de beat. Fetele nu sunt chiar superbe și îmi este o frică animalică de S.I.D.A. Nu consum și mai ales dau un exemplu prost. Asta se taxează.

Beată, cu casca de plastic lucitor (de protecție) a unuia din membrii echipajului în cap pusă oblic, într-o poziție imposibilă, clătinându-se pe scările înclinate dintre punți Mui-Mui mă înfierăază public, fixându-mă cu un deget acuzator și răcnind:

- Doctor labagiu!

Nu mă supăr. Accept critica. Ce fel de marinar e ăla care nu riscă? Mui-Mui este slabă, tot timpul beată și extrem de activă. Mui-Mui nu e suedeză, Mui-Mui e muedează.

Muie este traducerea în romanian slang a anglosaxonului oral sex. Dă-i cinci dolari și Mui-Mui va face minuni.

Numele ei este de fapt o ecolalie profesională, se traduce prin “de două ori”, cum era pe vremuri la sovietici “de două ori erou al Uniunii Sovietice”. Cum se schimbă echipajul Mui-Mui dă lovitură dublă, precum numele său: și cei ce pleacă și cei ce vin. Cei care pleacă spre casă au stat opt luni pe mare și ca atare sunt năuci, complet sonați și mai ales mai tot timpul beți.

Ce mai contează cinci dolari? Mui-Mui.

În timp ce macaraua pod de la pupa coboară cu paletul carabalâcul echipei care pleacă (pachete, genți, televizoare...) Mui-Mui deservește la cerere un motorist beat la botul calului de plecare, la scenă deschisă, pe una din scările exterioare.

Probabil se conduce după principiul unui veterinar român care întrebă de ce taie scroafa pe viu când o castrează, neomenește, fără nici o anestezie a răspuns scurt: Să guște, să afle satul că a venit veterinarul. Mui-Mui practică un comerț de întâmpinare cu incitare vizuală.

Dintre fetele din Thailanda mai este și “Muta”. “Muta” nu e mută că vorbește puțin, e mută de-a binelea, scoate numai sunete nearticulate. Asta o face să aibă mai puțină căutare și uneori rămâne pe dinafară. Mai mănâncă și ea pe lângă fete, mai bea una mică... Muta are un băiat deja mărișor făcut cu un timonier român. Nu din dragoste a fost păstrat băiatul ci din nebăgare de seamă iar când sarcina a fost mai mare din lipsă de parale.

Rămasă fără bani și fără angajament se bălăbănește pe navă și devin fără voia mea sponsor:

- Dă-i și ei niște bani să ajungă acasă că n-are și nu și-a găsit pe nimeni... mă convinge o colegă, ajunsă peste intențiile mele bune la mine în cabină. (Doctore nu fii neam prost. Chiar te zgârcești pentru douăzeci de dolari... Și ca să nu fiu neam prost...)

Îi dau paralele, îmi mulțumește cu câteva icnituri nearticulate și peste două ore o văd beată pulbere pe punte.

Banii mei, banii mei, ce-ai făcut mata cu ei...

Fetele însă sunt în majoritate fete bune, alungate de sărăcie în meseria asta, cărora le plac românii fiindcă știu să se distreze și nu sunt violenți cu femeia, fete care odată instalate pentru câteva zile în cabina ta se simt stăpâna casei cu toate obligațiile care revin acesteia. Cabina va luci de curățenie cum nu a fost ea niciodată, rufe sunt spălate, călcate, împachetate. Stăpâna casei are grijă și de programul tău.

Una din gagici bate cu pumnul în ușa lui Aurică strungarul:

- Orică, open bă! La muncă.

Fetele au învățat în timp, binișor românește.

Dacă o întrebi unde e Petre îți răspunde cu mândria femeii a cărei bărbat muncește, face bani:

- La muncă, la mașină.

Am cunoscut fete excelente la care mă gândesc și acum cu un deosebit respect. O fată liniștită, îmbrăcată neprovocator, care îl aștepta pe unul din colegii noștri cu care s-a întâlnit de câteva ori în alte voiaje s-au plăcut și s-au potrivit. O femeie neostentativă care face această meserie ca să-și întrețină pe cei doi copii și o mamă bătrână. Colegul meu de voiaj nu are încă bani, a adus niște servicii de porțelan și sticle de șampanie, nu a reușit încă să le "dea".

Fata merge și își amănestează cerceii de aur, vor cheltui banii pe care final după ce își face comerțul el îi va restitui plus spezele. Nici unul din ei beat, nici unul din ei strident. Un domn și o doamnă, cuplu discret în cel mai bun sens al cuvântului. Îmi aduc aminte și acum cu plăcere (ba chiar și cu o oarecare dorință) de figura tonică, plăcută, de politețea exact dozată față de mine (om mai în vârstă în echipaj și medic) a prietenei de câteva zile a lui Tavi, amicul meu ofițer mecanic bănățean navigând de nevoie ca motorist. Fată care ne-a plimbat și ne-a arătat Bangkokul. Într-o seară s-a stricat aerul condiționat pe navă. Asta pe fluviu înseamnă căldură înfiorătoare și țânțari. Nu mai poți sta în cabină. În cheful monstru de la puntea pupa fata, pe care o luase Gică Strungarul (deși știa - și știam și eu, mai navigasem cu el - că are o blenoragie cronică netratată) l-a plăcut violent pe Tavi. Și Tavi așijderea. Sorry Gică, nu te supăra, ia-ți banii înapoi, noi rămânem împreună. S-a lăsat cu bună înțelegere fără caft. Tavi e un tip cu o oarecare prestație. Și spre bucuria mea fără nici un fel de boli după aventura thailandeză. Probabil că ori fata era un organism de excepție ori alcoolul din Tavi rade tot ce este viu. Pur și simplu îl bagă în spirt.

Relația cu thailandezele e o relație care transcede banul.

Ele vor mai mult și când se simt trădate, plusează.

... Eu doctore la Ko Sin Chang am avut patru gagici. De fapt trei și jumătate că una o aveam în coproprietate cu un motorist. Lucram simultan "la două capete" cu el.

Din astea una era "de bază". Și la un moment dat s-a trezit în plus. Îmi plăcea mie una cu părul împletit "în socare", ciupită de vărsat pe obraji. Arăta excelent dar final a fost plasă că nu le avea... Și atunci am dat titularei banii, cât ne înțelesesem să-i dau pe toată staționarea și i-am zis că-i liberă. Normal într-o negustorie femeia ar fi trebuit să se bucure. Nici vorbă însă de așa ceva. A declarat că nu pleacă și a luat o lamă să-și taie venele. I-am luat cu greu lama din mână, i-am ascuns restul de lame (erau lamele mele de bărbierit) și am controlat-o și în geantă după lucruri tăioase. Și am lăsat-o la mine. Că eu sunt pățit doctore! La fel a procedat și un mecanic doi care a ținut-o pe una vreo două săptămâni la Bangkok și după aia s-a săturat. Că tipa făcea pe geloasa ori el vroia mult și variat iar vaporul era plin de fete. Și ce crezi, nebuna și-a tăiat venele de la ambele mâini. A venit doctorul, a pansat-o, ehei, tă răboi mare.. Numai de așa ceva nu aveam nevoie.

Și totuși cum sunt thailandezele? Iată ce scrie un expert:

“Mângâie ca nimeni altele și au un sex ca o pisică. Dacă apuci să le încerci, nu mai ai scăpare. Ai încurcat-o când îți spune: Nu mai vreau bani de la tine, vreau să stau cu tine pentru că te iubesc”.

Cât despre mine nu vă pot spune nimic. Mi-au băgat pe gât o thailandeză (care culmea nu era nici thailandeză ci cambogiană) pe baza principiului “nu fi neam prost și zgârcit”, mi-am făcut datoria o singură dată, eram și beat, dar mai ales îmi era așa de frică de SIDA că nu am înțeles absolut nimic. Unii zic că instinctul sexual e mai puternic ca cel de supraviețuire. O fi, dar la mine este invers.

Pasageri clandestini

“Bârladul” a pus prova pe Ko Sin Khang unde suntem ancorați la încărcare. Merge din Constanța în Coreea pentru reparații, nu are ce căuta în golful Siam dar ține cu tot dinadinsul să ne dea doi indivizi pe care i-au descoperit după o lună de voiaj între magazia unu și doi, murdari și vai de ei. Trăiau în tunelul ce uneste mașina cu compartimentul motoare din prova. Tunelul merge pe deasupra dublului fund și e făcut pentru tubulaturi și ca să poți ajunge la utilajele din prova pe furtună fără să te spele marea. E o intrare în tunel, un puț, pe la mijlocul navei. Intrușii circulau noaptea. Au observat oamenii că se umblă la bucătărie, că se fură pâine. Intrau prin hublou. Și odată i-au văzut la colțul castelului. Au făcut o vânătoare cu lanternele și i-au prins. N-au mai avut timp să intre în tunel.

Am primit o telegramă de la Petromin, compania noastră:

“Veți ambarca doi transfugi de pe nava Bârlad”.

Căpitanul este revoltat: ce semnificație are astăzi, după revoluție, cuvântul transfug? De altfel pe o altă navă pe care navigase căpitanul au vrut să le bage pe gât, înainte de 1989, niște transfugi adevărați care vroiau să sară gardul comunismului. Mergeau spre țară pe lângă Cap Pasero, Sicilia. La apelativul “Ai noștri, ai noștri” un stagiar naiv a răspuns. Skiperul aflând ce vor le-a comunicat că merg la patru mile de coastă (mergeau la 14 mile!) și timp de un sfert de oră după aceea a jucat comedia cum că-i cheamă la radiotelefon și nu-i aude, auzindu-i evident perfect. Nimeni nu vrea complicații.

Noi urmează să tranzităm pasagerii clandestini între “Bârlad” și o navă românească din Mediterana care să meargă spre țară.

“Bârladul” fratele nostru geamăn (este o navă din aceeași serie de 55.000 tdw fabricată la Mangalia) ne-a interceptat la gura golfului Siam.

Lungi pertractări prin radiotelefon la întâlnire, cine coboară barca. Lansarea unei bărci pe mare e totdeauna o poveste cu cântec. Bârladul nu vrea să o coboare.

- Avem defecțiuni, voi abia ați ieșit din șantier, noi urmează să intrăm.

Comandantul nostru este ferm:

- Nu putem coborî barca, am așteptat deja trei ore, am anunțat ETA Singapore (estimated time of arrival), navigăm în cont străin, suntem încărcăți cu marfă. Se pare că argumentația are efect. Prin geamurile comenzii începe să se zărească bondarul bărcii pe apă. Apoi vine tot mai aproape și mă duc în căldura înăbușitoare de afară să-i întâmpin la scară. Se aruncă scara de pilot, grea, cu treptele de lemn gros. Barca orange cu motorul pufăind scurt este trasă la bordul nostru. Apar și fugarii. Despre unul ni se comunicase că e așa că "îl pui într-o pungă de un leu și nu se rupe". Nu-i chiar cum ni s-a spus. Tatuati pe antebrate. Păr lung strâns cu bandă pe frunte. Tot bagajul e o plasă de un leu. Se pare că aveau și bani și bagaje dar au făcut dintr-un palet o plută la Singapore și vroiau să plece noaptea cu ea. Numai că nici unul nu știau să înoate. Au tăiat saula de la plută și au rămas la bord.

Clandestinii au fost descoperiți în radă la Colombo, în Ceylon. Au fost băgați la o cabină, tratați omeneste, hrăniți, puși la muncă pe punte.

Unul din ei are trei condamnări.

Asistentul medical de pe "Bârlad" îmi povestește îngrijorat:

- Eu am făcut serviciu trei luni la închisoarea Poarta Albă, n-aveam post și nu am putut să mă angajez decât acolo. Era după amnistie, n-au rămas decât cei mai răi. Mecle din astea am văzut eu acolo...

Românul e culant. De Anul Nou i-am invitat și pe cei doi fugari la masă, de, sunt și ei români. S-au îmbătat și unul din ei și-a adus aminte cum i-a găsit echipajul între magazine și le-a stricat călătoria. A pus mâna pe cuțit (unul din echipaj susține că ar fi afirmat și că "pentru cinci dolari vă tai gâtul la toți"), până la urmă a fost bătut aproape de moarte, vânat tot. În tot cazul se pare că fugarul a dat primul în șeful mecanic. Apoi s-a manifestat din plin avantajul numeric.

Omul îmi relatează îngrozit:

- Pe unul din ei l-a aruncat peste bord. Noaptea, în mers, el neștiind să înoate. Noroc că s-a prins cu o mână de o bară și atârna așa. S-au repezit alții și l-au prins de haine. Altfel să vezi ce extemporal dădeam în țară...

Deci aveam la bord doi delincvenți, puși pe rele.

S-a hotărât să fie băgați într-o cabină cu fluturii blocați cu cheia la hubloul, se preconizase și sudarea grătilor.

La unul din cei doi s-a găsit (mai exact l-a declarat când a fost întrebat) un cuțit mai deosebit.

Nostromul mă lămurește:

- Dom' doctor eu am făcut armata la trupele de intervenție, la securitate. Țsta nu e cuțit, e baionetă. E cu trei muchii, cu coadă grea, cu plumb în ea. Țsta o aruncă de la douăzeci de metri. Tehnică de pușcărie.

De altfel unul din fugari ne spune senin că a stat șapte ani în pușcărie pentru tâlhărie și viol. Secundul le-a ținut un speech. S-a recomandat (nume și funcție), a spus că sarcina lui este să-i transporte, că din punctul lui de vedere îi este indiferent dacă sar la baltă - să se descurce singuri cu rechinii și șerpii - dar dacă un membru al echipajului va suferi ceva ei vor suferi înzecit. Dacă au să se plângă contra unui membru al echipajului să o facă la el. Nu au voie decât pe puntea de la nivelul lor, cabină, masă.

Dacă vor fi văzuți în altă parte vor fi încuiați în cabine. Pe vapor nu figurează decât ca două porții de mâncare, în nici un alt fel de acte. Dacă supără oamenii pot dispărea foarte ușor. Indivizii borfași - borfași dar când le-a spus-o detașat, cu aerul lui de fost sportiv de performanță, sigur pe el și pe funcție, mai ales la ultima parte a discursului s-au schimbat la față.

Fiecare din noi e îngrijorat însă în felul său.

Comandantul trimite o telegramă la PETROMIN cu specificația Top Urgent:

“Confiscat cutzite la cei doi preluați de pe Bârlad. Stop. Momentan legați în cabină, hrană suficientă. Stop. Propun predarea lor autorităților din Singapore fiind un pericol pentru echipaj. Stop. Paza zilnic în fatza cabinei. Stop. Amândoi foști pușcăriași pentru viol-tâlhărie. Stop. Dacă nu primim instructziuni vor fi predați autorităților din Singapore. Cu respect”.

Numai că cei de la companie, alți borfași. Îi doare pe ei de noi! Eu nu mai ies să arunc noaptea gunoiul. Nu că mi-e frică dar oricum...

Cel mai revoltat este Tovarășul Adam, proaspăt promovat timonier care are și el o meclă ce ar trezi ceva neliniști dacă te-ai întâlni cu el noaptea pe o stradă pustie.

- Aștia sunt nebuni. Dacă tipii vor să coboare la Singapore unul se ascunde și altul merge cu sticla de benzină la buteliile de bioxid de carbon. Riscă el dar și noi. Obține orice. Sau intră noaptea în mașină, îi dă ăluia în cap și începe să închidă la valvule...

Clandestinii vor fi livrați navei “Uricani” care ne va aștepta la adăpost undeva pe lângă cap Matapan.

“Bârladul” ne-a așteptat șapte zile, două în derivă ca să ne dea fugarii. Fugariiăștia încep să coste flota cât greutatea lor în aur. Dar dacă “Bârladul” îi ducea în Coreea și li se luau bilete de avion (mult mai ieftin) nu aveau cum deconta.

Cu deviatul vapoarelor e precum a zis un amic al meu chirurg la un chef:

“Vin beți cât vreți, atenție la apa minerală, că aia e pe bani”.

Fugarii nu ni-i ia “Uricani” ci “Anina”.

Hulă, mergem când ușor în sus, când ușor în jos, de rului ne scapă vântul care ne susține dintr-un bord.

Vom face o “dublă” cu Anina, se va lipi de noi?

Pentru “Anina” chestiunea se reduce la acostarea la un cheu de 220 de metri, suntem lungi și scunzi, afundați în apă de încărcătura de tapioca. Până la

urmă vin la noi cu barca. În noapte, în binoclu printre luminile castelului de pe “Anina” se văd figurile oamenilor care se agită și apoi umbra bărcii care coboară. Începe să strănute motorul și încet-încet vine în babordul nostru, portocalie, cu brâu de sclipici reflectorizant, oscilând violent pe valuri. Fugarii coboară pe scara de pilot, ajung în fundul bărcii, unul ține în brațe un carton de Assos, cadou de la echipaj. Sus, deasupra bărcii care saltă pe hulă, la copastie, o bună parte din oamenii noștri, să-și ia rămas bun. Fugarii s-au comportat bine, au pus mâna și au făcut treabă. Știu să muncească.

- La revedere și succes data viitoare.
- Data viitoare mergem în America!
- Noi cei de la bucătărie vă mulțumim pentru tot.
- Și puntea vă mulțumește. Ne-ați ajutat mult.

La RTF au și comunicat pe “Anina” că sunt băieți buni și au făcut treabă. Cuțitele au rămas totuși încuiate în birou la comandant. Nu le-a dat ca să nu aibă necazuri cum că i-a găsit cu arme.

Spre dimineață secundul în cart este nervos. Pentru întâlnirea cu “Anina” s-a scos la prova o pară. Peste noapte nu a fost băgată în magazie (cum s-a ordonat) ci a rămas acolo.

- Știi bă idiotule ce se întâmplă dacă o ia furtuna și o prinde elicea? Se oprește Principalul.

Astă noapte n-a fost noapte, a fost jumătate moarte! (Furtună la sud de Creta)

*“Dacă ții într-adevăr să afli cât de bătrân e pământul,
aruncă-ți ochii peste mare pe timp de furtună. Imensitatea ei cenușie,
valurile încrețite de vânt, spuma care colcăie și se zvârcolește în valuri
ca suvițele de păr încălcite, toate dau furtunii pe mare o înfățișare
încărunțită, lipsită de strălucire, mohorâtă, fără licăriri de parcă marea
ar fi fost zămislită chiar și înaintea luminii.”*

Joseph Conrad

M-au sculat iluminările violente ale fulgerelor prin hublou, șuieratul vântului și a apei pulverizate, zguduiri și opintelile fierului sub mine.

Bobîță, metisul de pechiniez cu șorecar, care doarme la mine este neliniștit și el. Mă simte sau presimte? Urc în comandă jumătate speriat, jumătate dornic să văd spectacolul uluitor al flashurilor luminoase. Succedare violentă, fără pauze. Tablou unic pe care nici ceilalți, adunați cu toții în comandă, nu-l mai văzuseră. Lumini sincopate de discotecă în care retina nu are timpul să rețină, să fixeze

imagini de abia dezvăluite. Pe punte nu poți respira din cauza vântului și a apei pulverizate și învârtosite. Vânt peste 9 (spre 10), marea 7-8, val greu de travers, putând oricând rupe un vapor lung ca ăsta - 230 metri. Noroc că fiind încărcat cu tapioca este elastic. Să fi avut minereu de fier, atunci să vezi cum făcea ca Hopa Mitică.

Cu o zi înainte s-au dat ordine de amarare a tot și toate. Ordinele nu au fost respectate. Pe punte joacă butoaie, poarta de la spargere-val este deschisă când o să le intre apă în baracă sau la mașină atunci o să le vină mintea la cap), pe puntea bărcilor se rostogolește ceva greu în întuneric - este găsit, o țevă, pe care unii o aruncă la baltă.

Secundul urcă în comandă în ciorapi! Aici filmul ăsta începe să nu îmi mai placă, secundul e domnos și morgos. ăsta în ciorapi pe comandă... Controverse. Secundul propune să cotim dreapta spre coastele Cretei, patruzeci de mile. Vom fi cu prova în val și în caz de nevoie putem ancora. Skiperul este contra - nu e loc de ancorat în Creta. O luăm spre țărmul libian cu val în pupa. Între timp cobor la baracă, îngrijorat mai mult de sticlele de băutură. Găsesc între cioburile ascuțite a celor două pahare grele cu sigla Navrom - caiete, ochelarii, creioane, cărți. De la careul ofițeri s-a adunat a doua zi două găleți de cioburi. Urc în comandă să iau mătura și fârașul. Deși sunt obosit nu-mi pot permite să calc în cioburi. Sus aceeași succesiune de flashuri albe care deschid în fața ochilor marea învolburată, albul valurilor zdrențuite ce sar peste covertă. Presiunea la barometru 1010 a scăzut brusc întâi cu cinci milimetri, apoi cu alți cinci. Ce o să mai urmeze? Nimeni nu poate ghici. În acest moment pe comandă sună telefonul.

Șeful mecanic, din mașină:

- Bate un piston, numărul trei.

Asta chiar că nu îmi place deloc, la fel ca și secundul în ciorapi.

- Câte pistoane are motorul principal?

- Șase.

- M-am liniștit, mi-era frică că are două ca Trabantul meu.

Lumea râde dar pe toți îi simt încordați.

Mă dus să îmi iau din dispensar jacheta de salvare. Meșterul lemnar care e prima dată pe mare (până acum făcea scaune și repara broaște la Navrom) e deja îmbrăcat în vesta orange.

A doua zi majoritatea marinarilor, inclusiv Bobiță, varsă. Împart împreună cu nostromul (pe post de dădacă) Emetiral. Canalul Suez a fost închis iar Petromin își caută în draci unul din petroliere care ține la capă.

De la telegraști aflu că ieri sau alaltăieri s-a scufundat din cauza bulăului o navă rusească la cincizeci de mile de coasta bulgărească din Marea Neagră. Le soufle de boulet!

Peste două zile reușesc să descâlcesc scenariul de la "specialist", cel care urcase în ciorapi în comandă.

Îl declanșez cu o întrebare voit tâmpă, pe ăsta numai enervarea îl face vorbăreț:

- A fost periculos?

- Dacă era periculos nu urcam pe puntea de comandă. Am urcat că nu era periculos... Riscul nu era valul din travers ci faptul că era neregulat. Un val din prova și apoi unul din pupa puteau torsiona... și pe urmă cum să știm cum e tabla. Poate are fisuri. De riscat AȘTIA (proprietarii navei) nu-și riscă vaporul, că e asigurat. Adică banii nu și-i pierd. Trebuie pus în furtună ori cu prova pe val, dar sub un anumit unghi să se suie valul pe lângă el, nu să-i deie măciuci, ciocane, sau și mai bine cu pupa. Noroc că vaporul calcă foarte bine. E "carnea" lui bună, marfa care îl lestează, toate la un loc. Oricum e conceput ca o navă transoceanică făcută să înfrunte furtuna nu să fugă de ea. Și a fost supusă și unei verificări fără să existe intenția. Nava a prins patru taifune în Coreea. Era legată la cheu, au dat-o afară că o zdrobea. Dar nu era balastată, nu avea nici capace pe magazii. Condiții ideale de scufundare. Au zis toți că e sfârșitul. La un moment dat cât era nava de înaltă a pus-o furtuna în cur și urca valul pe pupa. Dar a ținut. O măsură a forței valului este că la bulău ne-a rupt reflectorul de la scara de pilot - ori ăla era sudat de bordaj.

Iar centura de salvare din infirmerie degeaba ți-ai adus-o. Secundul zâmbește. Oricum doctore erai mort cu centură sau fără. Mureai de frică.

- Dar tu?

- Eu dacă reușeam să ajung la apă aveam șanse de salvare.

Când totul s-a gătat, a doua zi, spun gânditor:

- Să-l fi pus pe Șefu să filmeze.

Șeful mecanic e posesorul unicei videocamere de pe vapor.

Secundul e enervat și oripilat.

- Vrei să-l mănii pe Dumnezeu?

Nu suportă să se vorbească despre accidente, naufragii și alte asemenea. Despre mare până la furtună spunea MAREA A FOST BUNĂ CU NOI. O spunea cu un respect al mării la nivelul animistului din sahelul african. Poartă un gris-gris creștin, o madonă pandativ (ce-i drept de aur masiv - protecție, bijuterie, artă și valori la purtător în același timp).

După bălăbăneala de la Sud Creta avem o gaură în bordaj cam 40 pe 40 centimetri care comunică cu magazia din forpik prin care se vede cerul. Ancora, prost fixată, a bulit bordajul.

Dar de abia mai târziu voi pricepe că numai diletanții pot fi fericiți. La Rotterdam, unde ajungem fără evenimente, avem inspecție de la clubul - societate de asigurare P & I din Anglia. Inspector comandantul Johnson, englez care a lucrat la o societate de navigație din Hong-Kong și s-a transferat ca să fie mai aproape de casă. Umblă la el cu un home-computer unde are totul, inclusiv toate rapoartele pe care le-a făcut la nave.

Concluziile comandantului Johnson: Din punct de vedere al P&I nava este "inacceptable". S-a găsit o sudură desfăcută în pereții magaziiilor, vreo 40 de centimetri. Îl deranjează mai ales plăcile - solzi de rugină de pe punți.

... Dacă treceți cu el Biscaya va fi ultima dată. Nu e normal ca pentru câteva zeci de mii de dolari compania să riște viața a 34 de oameni.

Dar ce s-a întâmplat realmente la sud de Creta am înțeles pe deplin câteva luni mai târziu când eram ancorați, în radă, la coastele Braziliei. Ceață, negură, ploaie deasă care plesnește scurt carcasa metalică a coliviei mele. Fulgeră violent și bubuie chiar lângă noi. Și un "nu știu ce" din subconștient mă face să întreb:

- Există riscul să ne trăsnească?

- D-apoi cum. La institut ne-au arătat fotografii cu părți de vapor deteriorate de trăsnet. De altfel la schimbarea comandantului, cel nou venit, primul lucru s-a interesat de paratrăsnet și când a auzit că "nu-i" a înnebunit și s-a luat de electricieni.

Românul e tot român.

Benjamin Franklin a inventat paratrăsnetul în 1752.

Douăzeci și șase de ani mai târziu toate vasele de război ale Veneției erau dotate cu paratrăsnete. În 1992 M/V Callatis nu descoperise că așa ceva există.

Mediterana, Port Said, Canalul de Suez

Șalupa puternică, viu colorată, care fuge de rupe, cu două motoare, aproape că ară marea în largime. Se lipește fără efort de bordul nostru, un motorist curat - ca și șalupa - și la ținută - deux pieces crem - face de jos semne prietenos-agresive, mimând că fumează:

- No cigarettes. Only romanians.

Motoristul se apucă teatral de cap, transformând o înfrângere într-o ieșire tactic-comică din scenă. Suntem în Egipt, pentru restul lumii țara piramidelor, pentru noi, cei de pe mare, țara lui Bacșiș.

Pilotul s-a urcat încă din radă. Piloții de Suez sunt recunoscuți ca artăgoși. Vor două bastoane la bordaj ca să se apuce (bastonul este un drug, vopsit târcat, care se înfige în găuri din bordaj în dreptul scării de piscică). Vor să-i duci geanta. Pilotul este de fapt un comandant sub aspectul calificării dar pretențiile nu sunt un act de demnitate ci făcutul prețului.

Masiv, relativ solemn, țeapăn. Ușor peste cincizeci de ani. Smolit, părul scurt, negru, cărlionțat. Ochelarii cu ramă subțire de aur. Haină groasă de postav negru - bleumarin cu brandenburguri, fular alb, pantaloni bleumarin, pantof negru. Țsta e obsedat probabil că marele Omar Sharif înainte de a o face pe actorul a fost și el pilot pe Suez! Văzându-l cum urcă la bord îmi vin în minte

strofele lui Topârceanu: "Pe un stâlp de telegraf s-a oprit din zbor o cioară". Noaptea, pe canal, am să-l văd în alt chip - obosit, bâbit și pierzându-și tonusul.

Port Saidul este o excrescență pe un cordon litoral. Se continuă cu lame subțiri de nisip, între ape, ce se îndoaie pierzându-se în depărtare. Un fel de Mamaia fără hoteluri. Ancorăm în mijlocul canalului, legați cu parâme de geamanduri imense. Fiecare este legat de geamandura care corespunde numărului său din viitorul convoi. Pe malul african clădiri vechi cu balcoane la fiecare cat. Balcoanele au jaluzele rabatabile la două nivele. Un nivel la înălțimea burții și alt nivel la înălțimea feței. Totul este să privești fără să fii privit și mai ales fără să ți se vadă ochii. Suntem deja în Orient.

Tot malul drept este o imensă șandrama, un podeț ridicat pe piloni sub care stau la vizuină, în șir strâns, bărcile cu motor având pe ambele bordaje cercei din cauciucuri vechi. Orașul este un amestec de clădiri vechi și clădiri noi ce se vor a fi în stil tradițional prin designul balcoanelor. Vreo trei bacuri colorate în verde, pentru automobile și oameni, mișună de la un mal la altul în pupa noastră.

Imediat ce ne leagă la geamandură vin pirații. Țștia știu fluent românește:

- Mă, ești la primul voiaj?

Între ei un moș care inspiră milă cu niște gumă de mestecat și un coș mare, împletit, cu alune. Țipă prelung, ascuțit

- Alunî, alunî.

Nu are vânzare, toți îi iau din coș, gustă, dar numai atâta.

Știrb, scund, resemnat.

- Alunî, alunî.

Apare și watchmanul, supraveghetorul din partea autorităților portuare, care umblă din cabină în cabină (preferă oficialitățile) cu două fotografii în mână: my san, my daughter. Fiu-meu și fiică-mea. Please, captain a soap for my daughter. A little creame. Some cheese. A colonia for my lady. Un săpun, o cremă de față, o colonie, cașcaval... Ceva. Îmbrăcat în albastru, cu tichiută, umil dar insistent ca o lipitoare. De unde dracu să-i dai? Și totuși românul, suflet bun, exasperat, găsește și îi dă.

- Thank you, thank you very much.

Peste o oră revine și o ia d'a capo!

O lume vitală în nevoia luptei ei pentru existență.

Vom ieși în oraș. Din șalupă, depărtându-mă de navă capăt o nouă viziune a universului meu închis de până acum. O nouă relație a părții cu întregul. Tot canalul mișună de șalupe, remorchere, nave legate de geamanduri. Palmieri prăfoși. Soldați în negru cu bocanci gri în picioare și bască cu un vultur mare de alamă în frunte controlează actele. Toți cu pușca în mână. Uniforma lui Nae Raichici, skiperul nostru ia față. Ne ducem să cumpărăm șosete albe. Nevasta a uitat să-i pună în bagaj. La indieni unde urmează să ajungem uniforma trebuie să fie "zeiss". Dacă ești și ras în cap le-ai luat maul. Tresa aurie de pe umăr și

ținuta țeapănă fac vrăji. Independență - independență dar au rămas cu admirația subconștientă fața de ofițerul englez din timpul coloniei. Străzi înguste, cotropite de tarabe. Se înserează și peste tot risipă de neoane de cele mai diferite forme și culori. Cifre arabe la prețuri și mai complicat de citit de când începând să scrie de la stânga la dreapta, au rotit cifrele "în oglindă". Skiperul care știe cifrele arabe se descurcă greu. În bazar miros puternic de condimente. Un grătar imens, ca un abac, plin cu pui.

- Come here. Very good chicken!

Înghesuială ca la balamuc. Pe o tarabă o masă compactă de rățuște mici, vii, puse una lângă alta, în mozaic, pe margine câteva cu gâtul sucit. Cele vii știu ce le așteaptă. Nici una nu mișcă, parcă sunt hipnotizate. Produse alimentare, cămăși, costume de "bug", ciorapi - tarabele se întrepătrund strâns. Dacă te ochește un ambulant se ține strâns după tine băgându-ți sub nas pulovăre sau mai știi eu ce drăcovenie.

Buturile de carne atârnă în cârlige mari, direct în stradă și se înscriu în tridimensionalitatea ei pestriță. Barăci decorate cu lanțuri de cârnați scurți și subțiri, un lanț maroniu cu zaua scurtă și plină. Bazarul respiră saturație și încercarea de a obține o față comercială, încercare obținută cu toate imperfecțiunile unei neputințe a sărăciei și a rigidității unei vieți tradiționale.

Într-o vitrină sunt aranjate pe polițe, în rând, capete de manechin, rujate, orientale cu diferite baticuri de cap - gât cum se cere femeii musulmane. Punctele colorate ale capetelor decorate realizează de la distanță un imens careu de cuvinte încrucișate. Parcă sunt capetele tăiate de Timur Lenk (numai că mongolii le stocau în piramide) din tabloul celebru a lui Veresciaghin (o altă întâlnire în gând cu marea - pictorul a murit scufundat odată cu chiurasatul în războiul ruso-japonez 1905, în fata Port Arthur-ului), puse în vitrină în rânduri orizontale și verticale. Îmi vine greu să mă desprind de vitrină. Colecția de capete are ceva între bălci și barbă-albastră. Ceva între kitsch și obscen. Pe lângă noi trece un individ pe bicicletă ținând cu o mână ghidonul iar cu cealaltă mână fixând pe cap o tavă mare cu o piramidă de lipii etajate. Uluiitor cum nu împrăstie pe jos totul. Mașini, birjari, amintind de vechile trăsurile din Constanța copilăriei mele cu coviltirul ridicat și perne cu fețe albe-albe în spate, îmbrăcate în franj de dantele. Pe jos câte o balebă și o baltă de pișat copios, proaspăt, de cal. Egipteni bătrâni cu tichiuțe de dantelă. Alți egipteni cu capul învelit în turban alb. Femeile divers îmbrăcate: de la cele cu aspect european, unele slabe și destul de drăguțe până la cele în haine lungi, negru închis cu basma neagră. Ce-i drept fața le este liberă. În mijlocul unei piațete un imens porumbel din metal, alb, urât-urât, ridicând două aripi acromegalice deasupra capului ca un imens "Halt, hende hoch". Cele două aripi țin în vârfuri un scut cu o inscripție arabă. Case de trei-patru etaje, înguste, la fiecare etaj balcoane cu rufe atârnate la uscat. O geamie pătrătoasă, alungită, nord africană. Aici dispăre minaretul sulțită al Turciei. Peste oraș se lasă inserarea. Totul este scaldat într-o lumină difuză, rumen-aurie în care vin să facă contrast firmele multicolore de neon.

Și brusc, izbucnind violent, spărgând timpanele și strivind nervii sub tânguire, începând ex abrupto, în forță, difuzoarele geamiilor:

A-a-a-a-allah!

Rugăciunea de seară. Nimeni nu îngenunchiază pe stradă cum am văzut odată la Cairo. Oamenii o iau mai calm, doar e port. Stau liniștiți și-și beau ceaiul sau micro-cafeaua. Un ibric are 50 de mililitri. Lângă cafea invariabil paharul cu apă.

Magazinele caută să se înfrumusețeze, să se țină de Nord dar cu tot ce fac eșuează în Orient.

Ajungem la agenția "Assuan Shipping" care agenturează traversarea canalului.

Stelaje cu dosare, oameni care roiesc, bucătărie pentru ceai, un pisuar în capătul sălii. Pe o tablă mare, în cretă, două liste: From sea, From canal. From canal, din cei ce intră în Mediterana, din zece nave șapte sunt rusești. Un rus îmbrăcat elegant, cu mustăcioară vorbește grijuliu-protector-preocupat la radiotelefon cu comandanții lui din radă. Doi copii îmbrăcați în verde (culoarea profetului), fetița deja simțindu-se femeiușcă, băiețașul având ceva nedefinit între excesiv oriental - cu ochii și gura prea mari - și tarat se joacă bătând la mașină. Copiii subșefului.

- Do you want some tea?

- Yes, I do.

E cald, un ceai nu strică.

În această improvizație aparentă, înghesuială cu pereți leproși, treaba totuși merge, oamenii sunt eficienți.

Pornim pe canal dimineța devreme, practic noaptea.

Proiectoarele aruncă teatral două pete mari difuze de lumină pe cele două maluri și oarecum cruciș de parcă vaporul este strabic.

Petele baleiază lent malul, Africa și Asia. Până la mal dâra luminoasă a spotului se decupează în întuneric. Parcă sunt la filme din timpul războiului cu proiectoare de alarmă aeriană.

La aproximativ o milă în față se zăresc luminile din pupa a celui ce ne precede. La un moment dat stopăm brusc.

Number one, primul din coloană are "troubles with engine". Lemnarul și nostromul sunt retrimiși urgent la prova, la ancoră. În caz de urgență vom fi nevoiți să ancorăm. Cine este Numărul Unu al convoiului? Se pare că un distrugător francez, l-am văzut ancorat lângă noi la Port Said.

Toate se rezolvă, reluăm înaintarea prin noapte. Liniștea este întretăiată doar de comenzile pilotului privind numărul de rotații ale elicei și direcția. Din când în când pâlcuri de lumini, câteva case pe malul african și decupajul mișcător al farurilor de automobile pe șoseaua paralelă cu canalul.

La radar apare pe țărmul african rețeaua strânsă, picturală a orezăriilor. O geometrie în care simetria unghiurilor drepte este perturbată de inegalitatea

parcelor. O mică capodoperă a artei moderne. O Nasca născută de foame, un triumf asupra bălții. Am mai văzut asta. Mărită la o scară imensă defila în jur ceva din reticolul de temelii din rostrumul Catedralei din Constanța. Ruinele orașelor antice. Delta își hrănește fiii. S-a luminat treptat.

... Marele Lac Sărat. Apă cât se poate de limpede, se văd perfect prin transparență picioarele pescărușilor care înoată în jur. Verde în jurul nostru apa se albăstrește vag, treptat, prin îndepărtare. Marele Lac este cam cât Sud Ghiolul constănțean.

În mijlocul lui facem pauză, coloana se dispersează ca o cireadă la păscut. Îi vezi bine, cu ochiul liber și relativ în detaliu, malurile. Ne întâlnim cu coloana din contrasens. Nave românești, oamenii se cunosc, se salută. Un trib nomad al drumurilor mării întâlnit la trecători.

... Km 135. Canalul se îngustează. Geamila. Un fel de șatuleț, pe dreapta ochiurile de apă reticulate a unei orezării. Cuiburi de mitralieră pe un deal artificial, o buză fortificată la gura îngustării. Câteva case mizere, cu acoperiș plat, paralelipede lungi cu o ușa și două geamuri mici.

Sus, de pe puntea etalon, la curbe se întinde în fața ochiului convoiul. Șapte vase în urma noastră, un cargou elegant imediat în spate, în față alte trei nave. Suntem number four. Deschide drumul ca o pisică costelivă, slabă, obraznică și înfiptă distrugătorul francez.

Pare derizoriu prin îngustimea lui. Îl urmează respectuos, ca un buldog masiv ținut în frâu de pilotul egiptean un container imens. Pe dreapta ceva dealuri în depărtare, un crâng de palmieri, câteva case.

Pe stânga deșert-deșert. Este Asia dar este Sahară curată, căci sub forma regionalismului Sinai asta este, o prelungire a Saharei. În plin deșert o moschee din lut, la o sută de metri de țărm, izolată.

De unde și pentru cine?

Pilotul mă abordează "trăgând dreptul" pe linia mea specifică:

- Some vitamins for my wife. Vitamine pentru nevastă. My wife pare un argument major, de nezdruccinat, de nerefuzat, berbecul care să spargă zidul ezitării și să înnobileze un gest ambiguu. Pilotul nostru de după Marele Lac Sărat este un arab tipic. Curul mare, lătăreț ca un lighean. Mișcări moi, meduzate, părțile corpului parcă vag legate și coordonate. Fața grasă deși încă relativ tânără. Își poartă țoalele negre de pilot ca un suman nu ca o uniformă de marină.

- Some vitamins for my wife...

Ieșim pe lângă promontoriu unde tronează gol pedestalul statuii lui Ferdinand de Lesseps. Lesseps lipsește, plătind postum spezele evoluției politice a operei sale - Canalul. Golful Suez. Vase de toată mâna. Pe lângă noi trece un barcă jos transportând ceva ce seamănă cu un trib - mulțime de oameni pestriți îmbrăcați, lăzi, boccele. O taie scurt prin pupa noastră un frigoric alb, cu steagul profetului în pupa, înmatriculat la Djeddah, Arabia Saudită. Echipajul - albituri. Apa intens albastră, platforme petroliere, munți desenați în sepia în

contre jour în lumina apusului. La radio se amestecă texte arabe, scandaluri în engleză:

- I don't need freon. It's a mistake!

- What is your number in convoy?

... Și melodii cu Lionel Richie.

Comandantul nervos și obosit. Toți sunt ușor moi. S-a făcut exportul, s-a adus băutura la bord. Le temps de craquer.

Gata, Marea Roșie.

Suez pe calea Mării Roșii

Primul semn al apropierii de capătul sudic al canalului și de fundătura nord-vestică a Mării Roșii este insula Shaker. O abordăm la trecerea serii spre noapte. O spinare de crocodil, lungă, nu foarte înaltă. Cerul e cărămiziu, palid lămâios cu sidefiu. Norii sunt brăzdați de nervuri de un cenușiu când luminos, când întunecat, desenând pe cer o imensă aripă de fluture exotic. La îngânarea serii cu noaptea exercițiul veșnicei părelnicii a lucrurilor prin spectacolul lumină și culoare. Totul virează, devine din clipă în clipă mereu altceva; lumina scade, conturul triumfă asupra detaliului, apar luminițele. Shaker este o umbră, în sudul insulei începe să clipească farul, apar luminile navelor risipite în Golful Suez, floarea încă palidă a platformelor petroliere. Navigația se face pe benzi de separație, ca pe șosea, dar marea de lumini dezorientează. Cârma se ține la mână - curentul trage, deviază. La nord de Shaker sunt două insule Gubal și Tiran care dau denumirea celor două strâmători de o parte și alta a peninsulei Sinai ce deschid calea în cele două golfuri, urechiușe nordice ale Mării Roșii. Pe comandă şuieră îngrozitor vântul, tot ce este plastic și placaj vibrează, se zbate. Valul se ambarcă pe covertă. Căpitanul fuge hartă - alidadă - radar, puncte, distanțe. Tensiune, chiar nervozitate. Și spre dimineată în Golful Suez iluminarea. În stânga se dezvăluie creste sterpe imense în raport cu vapoarele ce par vapoare prin strivirea dimensională a pereților râmați de piatră - argilă - nisip ce par să nu se termine în înălțarea lor. Sunt Munții Dezolării, ceva între culoarea scrumului, a fructului de castan și a nisipului. Creste striate vertical, spre vârf, dur râmate (îmi aduc aminte de un documentar despre Râpa Roșie din Moldova noastră - liniile de forță ale stihilor aerului în carnea argilei), culmi care se pierd una după alta, ca foile de carte. Toate fără nici o lumină, fără nici un semn de viață, locuri biblice care îți descoperă o expresie biblică - setea "locului cu verdeață". Aici înțelegi că de fapt pământul este humus, crusta subțire, fragilă care este creată de viață și o menține. Pământ nu e numai consistența, posibilitatea sprijinirii, cărări nemișcătoare ci și viață - Verdele. Sângele este roșu, viața este verde; ca și steagul islamului, religie și imperiu apoi, născut în nisipurile dezolării.

Apa este învolburată de vânt, din babord se ridică o dantelă de spumă pe care vântul o înfășoară peste prova și o sparge. Se zăresc ambele țarmuri ale golfului, întâi ca șiruri de lumini apoi pe măsură ce se luminează mase galben-cenușii. În babord apă cenușie, în tribord în lumina soarelui apa e albastru-verzuie cu acel adaos al strălucirii adus de lumină, aliaj de aur și argint ce dă viață undei, o spiritualizează. Ne ghidăm spre nava-far Rock. Mă aștept să văd ceva masiv, serios când colo e un bidon nenorocit cu suprastructură metalică, mai mult un buoy decât o navă. Dacă noaptea precedentă a fost o agitație a luminilor - platforme fixe, nave în mișcare, lumini de pe insule și pulsații de faruri (pe dreapta, pe stânga) un caleidoscop al schimbării de situații, de decizii și pericole acum este o lume a agitației sonore. Radiotelefonul pe care lucesc cele două cifre roșii ale canalului în funcțiune - 16 - urlă permanent, varsă sunetele gutural - şuierătoare, rostogolite în gâtlee ale arabei. Comandantul brusc și-a căpătat arcuirea, ținuta; tonusul feței, tonusul muscular este altul. Ne căutăm "gaura" să ancorăm. În aria de așteptare, la est de nava far. După ce ne prezentăm la radio, cum că venim, încep să ne cheme port controlul, pilotajul. "Callatis, Callatis"... De unde venim, ce ducem, pescajul... Mai târziu în jurul nostru se va învârti un remorcher, să verifice. Prin radiotelefon se revarsă în continuare arabă și engleză cu toate accentele imaginabile. Râșnița sonoră te scoate din minți. Peste ele se suprapune conversația, tot la radiotelefon a nostromului nostru, aflat la prova, cu cei din mașină. Toate se amestecă, alarmele de la schimbările de turație ale mașinii rag în comandă ca măgarul gătuț. Afară - pe punte - oamenii sunt în șubă. La bord urcă agentul, un țigan în vârstă, smolit tare, cu o geantă diplomat gigantică, jerpelită. Se pare că la skiper a declarat că EL a aranjat toate actele, "nimeni nu vă va mai deranja". Apoi începe să se lipească: calendare, pixuri... ce apucă. La plecare se apără cu geanta burdușită de Bobiță care nu a apucat încă să-l înhațe de picioare. Așteaptă barcagiul care în bărcuța lui legată la pupa noastră este ocupat: se roagă.

Secundul nostru mormăie a scârbă:

- Țștia îs foarte credincioși. Când am plecat la piramide odată la alt voiaj șoferul la un moment dat a oprit și ne-a rugat să-l așteptăm că vrea să se roage, că așa e credința lor. A plecat și a stat zece, douăzeci de minute... o oră. Iar seara l-am prins cu mâna în geanta noastră. Buni băieți!

Din "zona de așteptare" îl trimite pe Gică marinarul la ortopedie să-i reducă fracturile sub anestezie generală. Fracturi vechi, făcute pe când vopsa castelul. Normal ar fi trebuit să-l însoțesc, este un act medical major. Dar la egipteni asta presupune să ți se facă debarcarea de pe navă și reîmbarcarea în aceeași zi. Se fac prin Assuan Agency și ambele costă o grămadă de bani. Egiptul este flămând de bani. Eu rămân la bord iar Gică în loc să-i înjure pe egipteni va blestema pe doctor (puturos) și pe comandant (nesimțit). Gică, cu un antebraț și o gambă fracturate va fi dus cu șalupa o oră și jumătate prin golf și apoi la țarm pus să urce și să coboare peste încă șase șalupe, performanță dificilă și pentru unul cu

toate extremitățile intacte. Nu l-a ajutat nimeni. Medicul egiptean care a venit la vapor (altă prestație taxată!) l-a lăsat de capul lui și s-a instalat în mașină, o limuzină americană veche, mare, fără un geam. Șoferul claxona nerăbdător în timp ce nefericitul Gică se cățara cum putea peste bărci și era să cadă între ultima și cheul destul de înalt.

Discuții la ieșirea din port în oraș cu toate că actele sunt în regulă. La reîntrare în port va aștepta trei ore și jumătate, asta după o reducere de fractură sub anestezie generală și tremurând de frig.

La înapoiere cei de la șalupă îi vor cere insistent șpagă ca ceva cuvenit. Numai că nu îl știu ei pe Gică marinarul român!

În schimb unui indian, dus și el de la spital la navă și care avea niște dolari în buzunarul de la piept al cămășii i-au luat. Uite așa, au băgat mâna în buzunar. Țăla a lăsat numai ochii în jos. Peste tot șpagă, șpagă, șpagă. Nu cer, pretind.

Stăm să așteptăm trecerea Suezului în convoi numai o zi. Vorba agentului: sunteți "lucky", aveți noroc. Există în radă o "romanian area", un ogor de nave românești. Patru nave de ale noastre așteaptă să se plătească tranzitarea canalului. Compania nu are bani. "Oravița" așteaptă de optsprezece zile. Noi fiind în cont străin, altă viață.

Toată această perioadă cu străinii la bord este pentru mine o perioadă de panică. Nu numai pentru mine, care răspund direct de problemă, ci și pentru comandant. **DACĂ BOBIȚĂ MUȘCĂ VREUN ȚIGAN?** Că dacă mușcă - să te ții scandal. Țștia atât așteaptă. Ar fi fericiți să scoată șapte piei de pe noi pe seama bietului cățel.

Plecăm la orele cinci dimineța. În convoi suntem numărul cinci, prima navă după patru petroliere. Fiecare petrolier are un remorcher de însoțire, în asistență. O grămadă de bani. Țiganii pretind să ai și reflector "de Suez" la prova, în caz că ar fi furtuni de nisip. Și cu bec de rezervă. Nu ai, închiriază mata cu 3.000 de dolari. Deși nava are trei electricieni, din care unul inginer, țiganii îți impun electricianul lor. Care stă și trage aghioase. Ba mai pretinde și cabină. Idem cei doi barcagii egipteni cu două bărci, una de fiecare bord. Un frig să-ți bați copiii. Cer fără stele, se zărește conturul vag al muntelui de piatră și argilă din față, semicercul de luminațe al Port Suezului, siluetele și luminile navelor din radă: albe, gălbui-palide, roșii, verzi.

Prin radiotelefon, anunț:

- La ora 6 aveți pilot la bord, pregătiți scara, scară de pilot, mașina pornită, ancora două chei la apă.

Nostromul, maistru lemnar și un marinar, în șube, sunt deja de mult la prova. După licărirea pe apă a pilotinei ghicim care vor fi numerele dinaintea noastră în convoi. Apoi luminața pilotinei dispăre, legătură radio nu avem cu ea și se face șase, șase și zece, șase și douăzeci...

- Numai la țiganii ăștia se întâmplă așa. În Nord ar fi de neconceput.

- Dar nici cu Singapore nu mi-e rușine. L-am rugat pe agent cu o zi înainte să nu trimeată pilot. Nu era nici o nevoie. "Sorry captain. This is

compulsatory”. Cică ar fi obligator. Eu știam că nu e. Dar mă rog, dacă zice că e obligator... Am așteptat cinci ore pilotul și pe urmă tot ei m-au rugat să ies fără pilot! Și în final “Thank you for cooperation”.

Între prova noastră și babordul unei nave puse de-a latul spre noi, loc îngust, se strecoară o constelație de lumini. Una albă, destul de înalt (catargul prova), apoi trei albe, verde (tribordul) și sus de tot - roșu (dangerous cargo, petrolier).

- Uite ce face tâmpitul ăsta!

- Pilotul e de rahat dar și comandantul e de vină că nu îl bagă în aia a mă-si. O pală de vânt și aia-i...

Nu a fost nici o pală de vânt, nimeni nu ne-a bulit prova. Începem să fim inundați de lumină. Peste Sinai se revarsă auriul lămâios al răsăritului, un soare palid îmi arată pentru prima dată (și este a unsprezecea oară că trec canalul) dealurile Sinaiului (luminate din spate) creste nu prea înalte, una după alta, până departe. Apa albastră se schimbă în verzuliu la adâncimi mici, spre malurile nisipoase, scunde ale Sinaiului. Vine și pilotina, cele două lumini, roșu și verde, arată că a pus prova pe noi. Lumini la rasul apei. Pilotina se lipește greu de noi, pe scară sare un țigan gras, mustăcios, ușor exoftalmic. Urcă “dija nervos”. De fapt ne va duce câteva aruncături de băț, până la intrarea în canal. Pe canal vom avea succesiv doi piloți, unul până la Bitter Lake și unul după. Pe urmă mai luăm un pilot, la ieșirea din canal. Țiganul începe să întrebe autoritar și nemulțumit - tonaj, pescaj și... goods to seal, adică dacă ar trebui să cheme vama să pună sigiliu pe whisky și țigări. Nu, nu-i nevoie, nu avem. Apoi începe să dea comenzi din trei în trei secunde: 201, 205...

Unul din marinari, suflet mai simplu, înjură între dinți:

- Tu-l-ași în Cristos pe mă-sa. Țista crede că-i căruță. Hăis, cea...

Secundul care a trecut personal la timonă în locul timonierului, ditamai căpitan secund și “domn” cu pretenții în civilie șuieră:

- Îm vine să mă piș pe el. Habar n-are. Țista nici de ofițer trei nu e bun și are pretenții de comandant (piloții pe Suez au brevet de comandant).

Țiganul, căutând nod în papură, sare la un moment dat la skiper cu o voce arțăgos-provocatoare:

- Am cerut totul înainte, full ahead și nu aveți decât 65 de turații!

- Nu-i nimic, acum crește!

Va pleca cu mâna în fund, fiind scârbos i se va da muie. Vrând prea mult să se lipească nu se va lipi de nimic. Următorul pilot arată mult mai bine, dar tot gras. Când îl văd simt nevoia acută să slăbesc. Mai stilat, șapcă de ofițer de marină în cap. Cere cronometru, ia datele navei. Ne strecurăm între “Oravița” la babord și “Cotnari” la tribord. Nici una nu tranzitează. Navromul nu are bani. “Oravița” care stă ancorată de douăzeci de zile a terminat apa, au cerut tanc de apă dulce dar agentul “Sorry, numai când vor veni banii”. N-ai bani, ești mort. Asta se aplică și oamenilor și vapoarelor. Probabil că cei de pe ambele

nave privesc acum spre noi și înjură. Ne instalăm în pupa petrolierului ce ne precede în convoi între jaloanele imense, buoyuri dungate în alb cu negru și cu lumini în vârf - roșu în dreapta noastră, verde în stânga. Începe să se vadă din ce în ce mai clar Port Suezul, docul vopsit în verde cu o navă de mare tonaj "la uscat", soclul statuii lui Ferdinand de Lesseps, creatorul canalului, hemisiclu imens de trepte cu un soclu gol. Pe soclu cu vopsea scriere arabă împletită. După războiul din 1956 (Franța - Anglia - Israel contra Egipt) țigani i-au dat afară pe Ferdinand de Lesseps.

- Unde e statuia?

- S-a dus să se pișe, doctore.

Case de o culoare galben-căcănie, blocuri înghesuite, mașini rapalite. Câțiva copaci tunși în corp de cilindru, ca un pudel verde pe băț; câțiva palmieri jigăriți. Aspect de mahala, depozit și șantier. La marginea canalului lângă moscheea înaltă cu două minarete o tanchetă israeliană de captură.

Unul din marinari privind spre Port Suez.

- Fir-ar al dracului să fie. Zece zile am stat aici.

- De ce?

- Am poluat pe canal. Șaptezeci de mii de dolari a costat. A plătit piendaiul (P & I). Un voiaj de rahat. Mergeam în India, la Goa după minereu de fier. De acolo ne-au dat afară, nu ne-au primit, ne-au trimis să încărcăm la Port Redy, la barjă. Încă două săptămâni. Dar noi ne-am făcut treaba, ne-am dat whisky-ul, am luat cafeaua... Celui de al doilea pilot i se aduce breakfast-ul: omletă, cremvurști.

- Mâncăți carne de porc?

- Yes.

Ăsta nu-i habotnic. Băieții povesteau de piloți pe Suez care la ora convenită întindeau covorașul, se descălțau și începeau să se dea cu fruntea de punte... Convoiul e convoi dar Allah e Allah. Între timp unii mai idiști din echipaj le ascundeau pantofii. Să te ții apoi sucăr... Peisaj liniștit, răcoare, apă verzulie, maluri sterpe, pe dreapta întinsură prăfoasă, nimic verde, numai fiare aruncate în dezordine. Pe stânga un dig, un fel de Valul Suezului pe care cresc mitraliere și colibe pătrătoase. Mai în profunzime dunga verde a unui deșert irigat, lată de 60-80 de metri: construcții, verdele crud a unor orezării peste care se înalță pământufurile prăfuit verzui ale palmierilor.

Din când în când o geamie a cărei turn cu corpul reticular în romburi imită în mod subliniat, afectat, trunchiul de palmier.

Palmierul în deșert nu este numai simbolul verticalei sfidând întinderea, nu numai umbra ci și hrana și apa. În deșert palmierul era contrariul și idealul.

Stau singur, liniștea este întreruptă doar de duduitul slab al mașinii și mă obsedează că mă aflu pe linia de apă ce desparte Asia de Africa. În amândouă poți să dai cu piatra. Singur e numai o convenție dar oare viața noastră psihică nu e o sumă de convenții pe care ne construim o seamă de iluzii?

Mă duc la prova unde nostromul și unul din marinari păzesc ancora. Amândoi înjură cu năduf, la unison, pe ajmecul de punte, meșterul lemnar. Ancora este a lui. Numai că asta habar n-are cum se manevrează ancora. Este la primul voiaj. Mai să o scape la baltă cu vaporul în mișcare. Asta riscă să pună vaporul în bot, să-l dea în nas.

- Asta nu știe cum îl cheamă cu buletinul în mână. În loc să strângă frâna o desfăcea și asta cu piedica scoasă! Și în loc să încerce să învețe te și aburește, ca pisica. Rolul lui e să dea tot timpul cu vaselină. Că aici la prova bate valul și dacă nu ai vaselină tot ce trebuie să se miște, îngheață. Și nu dă cu vaselină ticălosul.

Părăsim canalul pe scurtătură, pe by-pass, o derivație ce scurtcircuitază Port Saidul. Mergem prin nesfârșitul șir de geamanduri pereche verde-roșu (pe radar se văd ca porți printre care merge linia cursului nostru) în spatele orizontalei de puncte luminoase a pupei petrolierului ce ne precede. A căzut noaptea și peisajul este iar luminițe.

În Mediterană e furtună, marea este 9, ceață, ploaie, fulgere rare. Suntem la trei zile de casă, venim tocmai din golful Thailandeii, dar în loc să o luăm Est spre casă o luăm Vest spre Gibraltar și vom revedea casa și cei dragi doar după încă cinci luni. Aproape că am văzut casa ca în bancul cu "Aproape l-am văzut pe tat-tu".

- Aproape că l-am văzut pe tat-tu. Taică-tu nu-i hamal în gară? Nu are numărul 13? Ei bine l-am văzut pe 14.

Bastarzi...

Șeful mecanic de pe "Avrămești" avea un boxer. Femelă. Inteligentă, răsfățată. La italieni însă s-a încurcat cu un maidanez. Și până să ajungem la Suez a născut nouă căței. Căței când sunt mici e greu să le ghicești rasa. Te uita la mă-sa și ziceai că sunt și ei boxeri. La Suez a venit agentul, a venit shipchandlerul:

- Vreau și eu unul!

- Scoate 25 de parai.

I-a cam împărțit pe toți. Partea proastă cu Suezul este că-i o poveste cu dus și întors la propriu. Dacă treci într-un sens trebuie musai să treci și înapoi. Până să treacă "Avrămeștiul" înapoi crescuseră căței și s-a văzut că erau amestecați. A venit agentul cu o gură cât o șură. Agitat țiganul, făcea ca toți dracii. Șeful mecanic, scurt:

- Ce eu am stat să văd cu cine se regulează?

Noroc că îl cunoștea comandantul de mai multă vreme pe agent. A aplanat treaba dar după aceea a venit la șefu:

- Eu am aranjat chestia, ieși cu jumătate din parai!

Diuze, injectoare, vidia și cositor la Suez

... La Suez se dădeau diuze, injectoare, vidia și cositor. Să stai singur cu arabul era riscant, când e vorba de bani serioși tinde să smulgă banii sau marfa și să fugă ba chiar a fost cazul când unul a dat cu cuțitul. În același timp din nevoia de a merge blat ca să nu fie dat în gât omul tindea să lucreze singur. Balansa riscurile celor două atitudini.

Unul din țiganii de la Suez a plătit cu dolari falși. Grosolan falsificați. A luat patru sute de diuze, doi dolari bucata, opt sute de parai. El a reușit să coboare, cel care era cu el nu, și omul nostru țepuit l-a prins și l-a încuiat la el în cabină. Dar era timonier și avea și el ture. Îl păzea cu bucătarul, un tip solid și ăla îl păzea căci numai cu încuiatul ușii nu rezolvau nimic că putea ieși prin hublou. O zi și jumătate l-au ținut. Erau în radă. Se învăteau bărcile cu bișnițari ca nebunele în jur.

- Ahmed, Ahmed...

Până la urmă a scăpat. A ieșit pe hublou, tocmai când a lipsit bucătarul oleacă. S-a dezlegat și a ieșit parțial, i-a mai rămas încă un picior în cabină când a intrat bucătarul și l-a apucat. Dar cei din barcă au reușit să-i arunce cuțitul atât de exact încât cum era cu capul în jos pe hublou l-a cules. Și l-a tăiat pe bucătar sub ochi, pe pomeți și a sărit apoi în apă. Oricum pe banditul care dădea cele mai mari țepe l-au lichidat se pare ceilalți bișnițari că le strica prea tare treaba.

Ciment și război pe Suez

... Era în timpul războiului din Golf. Transportam cu "Băneasa", un mineralier de 55.000 tdw, ciment la Colombo. Înainte de noi trecuse prin canal "Callatisul" tot cu ciment. Numai că pe noi cât pe aci să nu ne lase: dacă Saddam reușea să saboteze nava canalul era blocat de un enorm bloc de ciment solidificat. Nici să tai nava, nici să o arunci în aer nu era posibil. În final am tranzitat totuși dar cu comandouri cu puști mitralieră și echipament de înot submarin.

Vama Alexandria colț cu Petromin

... Romică treiul are o datorie de patru sute de dolari la Petromin. I se rețin periodic din indemnizația de voiaj. Amintire de la egipteni, din Alexandria. La Alexandria de pe vaporul lui s-au vândut vreo patru sticle de băutură, câteva

pompe de injecție (căroro egiptenii le spuneau când vroiau să facă bussines “bomba”) niște aparate foto Smena și Zenith. Unul din cumpărători era omul poliției. Au aflat, au fost avertizați din timp. Dar doiul de la mașină a sfidat:

- E omul poliției dar eu am mai făcut altădată afaceri cu el.

Și a dat marfa.

A venit după un timp poliția la bord și cumpărătorul a arătat cu degetul: ăsta, ăsta, ăsta... Toți cei care au dat, opt inși.

După asta egiptenii au făcut percheziție și au confiscat toate obiectele similare cu cele traficate, indiferent dacă erau trecute sau nu în declarațiile vamale. În felul ăsta lui Romică i-a fost confiscată o fotocameră Polaroid. Ilegal, era trecută în declarația de vamă. Dar poți să te certî cu țiganii la ei acasă? Dar paguba, furtul nu s-a limitat la fotocameră. În țară i-a venit amendă de patru sute de dolari. De ce? Fiecare obiect a fost amendat diferit, cel mai mult băutura. Brutarul ar fi trebuit să plătească câteva mii de dolari, nu avea de unde. Atunci aplicându-se vechiul principiu “Cu tovarășul e ceva suspect, ori a furat ori i s-a furat” s-au luat făptașii și victimele inocente ale vamei egiptene, s-a adunat cifra și s-a împărțit amenda în părți egale.

Între timp Romică stătea liniștit pe vapor, fără să bănuiască nimic.

Când a ajuns în țară la compania de navigație nimeni nu știa nimic, ce și cum. Se știa doar că are o amendă. Și a umblat Romică patru ore din birou în birou, fiind mereu trimis în altă parte.

Până la urmă a ajuns la o cunoștință bine informată și i-a spus ce și cum.

- Ai dreptate, dacă îi dai în judecată câștigi. Dar după aia găsesc ei un mijloc și te concediază. Așa că mai bine dai și să taci.

Romică își plătește regulat și tăcut ratele impozitului impotenței și umilinței în raport cu INSTITUȚIA.

Și ... tă și cu banii luați.

Psihanaliză

În întunericul comenzii am ascultat o povestire ce nu se voia confesiune dar care mi-a luminat brutal sufletul aceluia a cărui destin este să are apa.

Destin sisific căci pe apa mării și pe trupul femeii nu se lasă urme.

... Era o veche dragoste de-a mea. Am fost șapte ani împreună. Și acum mă gândesc cu drag la ea. Nici acum nu ți-aș putea spune clar de ce ne-am despărțit. Eram student la Facultatea de Marină, am făcut un drum cu “Neptun”, nava școală, am tras un buf țepăn. Și m-am dus în orașul unde era studentă cu banii câștigați. Bani mulți...

Amicul meu care se spovedește în întunericul nopții de pe mare nu știu dacă vreodată s-a autoexplicitat. Relatează numai faptele, nu le comentează.

S-a dus la cea pe care o iubea să facă pe arabul saudit, pe șeicul petrolist în fața colegilor ei. Toți erau invitații lui! Mese peste mese.

Dar a avut un incident cu fata care l-a făcut să spună clar și tare ce-i cu el.

În timp ce el ucidea banii, fata, cu simțul de posesiune al femeii i-a zis:

- Când o să fim împreună n-o să te mai las să fii așa cheltuitor.

În plin chef el s-a ridicat de la masă, dur, marțial, în picioare și a declarat tuturor:

- Acum voi triumfați și vă bucurați de viață și studenție. Eu nu, că sunt la o instituție militară (Facultatea de Marină era militarizată). Dar după ce veți termina, veți trăi în mizerie și veți apela la amintiri. Iar eu voi trăi atunci tot timpul așa. Am vrut să vă arăt cum trăiește un marinar.

S-a ridicat, a lăsat-o plângând și a plecat la gară să ia trenul, să bată cele câteva sute de kilometri până la părinți, în celălalt colț al țării.

Student la marină fiind deja se simțea un marginal!

Viața marinarului e o eternă răzbunare. La țarm pentru ce a fost pe apă, cu curvele pentru ce s-a întâmplat cu iubitele. Sunt amputații, într-o agitație febrilă și fastuoasă, în căutarea organelor pierdute.

Banchetul perpetuu al compensațiilor vindicative.

Că mie mi-a curs sânge din nas...

Prima zi de Paști în largul Atlanticului. În timp ce-mi beau cafeaua de dimineață în apartamentul șefului mecanic apare în ușă încruntat, sumbru dar politicos pentru felul lui de a fi tovarășul A.

Cu tovarășul A. am avut relații destul de încordate. Fost lăcătuș CFR, apoi marinar este la primul său voiaj de timonier. Este timonierul de cart al secundului și omul său de informare și execuție adică și urechea dar și coada toporului. Cel puțin așa se spune. În ce mă privește ar avea un mare chef, de altfel transformat în revindicare publică, să ies pe punte cu ciocanul la cojit rugina. După ce l-am luat în public cu două degețele de moalele obrazului și i-am explicat dulce "comunismul a murit și matale nu mai ești secretar de partid" relațiile noastre au devenit conforme regulamentului de bord.

- Dom' doctor, numai puțin...

Vrea să-i iau tensiunea arterială și să-i dau ceva pentru durere de cap.

- M-am enervat azi-noapte. Nostromul și gașca lui. Eram încuiat în cabină. Dacă intrau, băgam cuțitul, ai văzut, îl am acolo, mereu la îndemână. Beau, beau și se iau de oameni. Mai de mult am avut noi discuții, de ce las ușa de la WC deschisă. Păi dacă nu o las cum să se aerisească? Și de câte ori iese pe covertă trânteste ușa de fier. Acum l-am auzit, era cu meșterul lemnar, căutau o

lanternă. Și s-a auzit clar, vorbeau de mine: “Tu-i mama lui de curvă a căpitanului!” Auzi, să o înjure pe mama care e moartă, în ziua de Paști! A început să-mi curgă sânge pe nas de enervare. N-au intrat în cabină că dacă intrau îi omoram și legea era de partea mea. Lasă că îi lucrez eu. M-am dus la comandant să-i dau scris, să îmi semneze pe ea că a primit-o; o fac în dublu exemplar. O trimit prin poștă de la Tarragona când ajungem. Dacă e să ne măsurăm care are mai multe pile, o să vedem. Că eu pe unde am fost am lăsat loc de bună-ziua. Lasă că îl scot eu pe nostrom din flotă. Țsta este șef peste marinari nu peste timonieri. Timonierul are altă treabă, el face parte din siguranța circulației. Eu nu trebuia să ies la muncă pe covertă cum m-a scos comandantul. Am acceptat să ies că sunt băiat bun. Dar i-am spus căpitanului:

- Dacă se întâmplă ceva când sunteți singur în comandă sunteți bun de plată. Legea se încalcă. Dacă vă vine să mergeți la WC și în timpul ăsta apare ceva? Sau se sună din mașină și nu are cine să răspundă? Eu am mai băgat cuțitul în cur unui bucătar și tot ăla a pățit-o. Prin tribunal. Ba de la I.H.R nu i-au mai dat voie să lucreze în alimentația publică. Țla a venit peste mine matol în cabină. Și i-am băgat cuțitul că era la mine. De ce a venit? Că nu am vrut să-i mănânc porcăria de mâncare. Își bătea joc. Și când i-am spus să vină să mănânce cu noi, la careu echipaj a zis: “Nu-mi trebuie mie lăturile voastre”. Am avut martori. Acum când intru în cart la patru dimineața vin la mata să-mi iei tensiunea. Că dacă e mare nu intru în cart că e periculos și pentru siguranța circulației. Că mie mi-a mai curg sânge din nas.

Ochii lui scapără de ură necontrolată, care riscă să-și piardă focalizarea, să-și lărgească orizontul, să prindă tot.

- Că dacă mă scot din minți eu pot în cart noaptea să-i dau una în cap căpitanului, să-l las lat, să pun mâna pe cârmă și bag nava în primul vas. Se duce la fund cu voi cu toți. Scurt. Nu scapă nimeni. Dacă mă scot ăștia a lui nostromu’ din minți știu eu cum să-i lucrez. Scot siguranțele la panou să fie întuneric, pun mâna pe un extingtor cu bioxid de carbon și intru la ei în cabină. Le dau două damfuri și i-am terminat.

Îi dau două tablete de Propranolol (ia dom’le că și eu și Vasile telegrafistul înghițim din astea, ne fac bine) și Algocalmin.

Îi povestesc și telegrafistului, Vasile Savischi de vizita timonierului.

- Doc, cu ăsta e ceva straniu. Se enervează peste măsură și în chestii care nu-l privesc. În Argentina la San Lorenzo a întârziat brutarul la prezență și s-a luat de el de parcă îi luase nevasta. Brutarul l-a luat de gât. În fond el nu răspunde față de timonierul din scară. Și nebunul s-a dus la brutar cu mașagonul. S-au repezit băieții și i l-au luat. Dacă îi dădea cu el în cap omora brutarul. Se laudă și probabil nu minte că l-a alergat pe frate-său lent colonel de secure cu toporul. De ce? Că nu punea suficient mâna la gospodărie când venea la ei la țară. Așa că Doc fii atent ce faci cu el și păzește-te. Să nu i se căsune pe tine.

La mulți ani!

Seara, Florin primește telegrama. I-am descifrat imediat sensul văzând fața mirată a lui Nea Gică, telegrafistul. Nea Gică, are lista de echipaj pe care este trecută data nașterii fiecăruia. Omul la necaz și în clipele hotărâtoare, este singur. Am știut-o întotdeauna. Scot ultima mea sticlă de alcool și-i frâng gâtul. Necazul altuia mă face să-mi sabordez barca de salvare. Ultima sticlă. De multe ori o beție îngrozitoare mi-a ușurat sufletul și m-a scos din nebunia activistă a unor zile când nemaiputând merge înainte mergi de-a învățita. Florin a primit cifrat înștiințarea că așteaptă un copil. Un copil neașteptat făcut în trei: el, ea și Ceaușescu. “La mulți ani” înseamnă că va deveni un om însurat, înseamnă că va avea un copil. “La mulți ani”, încifrează o schimbare de soartă.

În fața telegramei care îi anunță lui Florin copilul stau și mă gândesc la diversele mele noduri de soartă. Peste două săptămâni o altă telegramă cifrată. Un stagiar de punte așteaptă și el un copil. Odată tensiunea inițială dezamorsată încep bancurile sufletului împăcat:

- Nu-i nimic, facem nunta împreună.

Florin încet-încet cade cloșcă. Începe să se agite să facă un “buf” de nuntă, ia cadouri pentru viitoarea nevastă. Dacă ar fi pasăre sigur și-ar fi modificat colorația penajului. Țsta este în plină transformare psihoendocrină de tată. Peste două luni ne întorcem din căldura copleșitoare a Indiei într-o Constanța întunecată, parcă aflată în plin camuflaj, întunericul înăsprind gerul iernii. Acostăm seara târziu și părăsim gura portului intrând într-un oraș pustiu, mort, abandonat. Toți ne perpelim de frică. Adevărul nu îl află din telegrame, adevărul îl află la telefon căci la telefon omul nu-și poate preface vocea. Oare ai mei sunt toți sănătoși? Nu cumva s-a întâmplat ceva rău, rău de tot și nu mi-au comunicat de frică să nu înnebunesc, să sar la baltă sau mai știu eu ce?

Totul este închis. Un telefon interurban găsim în hruba subsol a unei cârciumi sordide. Mizerie, fum, mucuri de țigară pe jos.

Nu avem fise. Până la urmă cu un pumn de monezi în mână ne repezim la telefon. Treci tu Florine primul, că doar ești tată!

Monezile zăngănesc, Florin își formează prefixul orașului de pe malul Dunării. Alo! Apoi văd că devine alb, alb ca hârtia, și corpul i se înmoaie brusc, parcă curarizat.

Mă uit înnebunit la el, o fi murit cineva. Nu, n-a murit nimeni.

- Să nu îmi telefonezi, nu mai există nici un copil și să mă lași în pace, am acum pe altcineva și probabil am să mă mărit. Tăticu’ nu te vrea de ginere. La revedere!

Dostoievski a fost pentru complot și tentativă de regicid condamnat la moarte, dus la spânzurătoare cu ochii legați și în final grațiat. Omul se dislocă la asocierea accelerare - deaccelerare bruscă. Se dislocă psihic.

Florin a fost soț și tată două luni în voiaj în India.

Te pomenești că a fost grațiat și el credea că de fapt e condamnat.

Un comandant din cale afară de veninos

“Pe vapor scapă cine poate și regulează cine are”.

... Am avut noi un comandant din cale afară de veninos. Tot voiajul se ocupa cu strângerea hârtiilor, a unora din echipaj contra altora. Avea adică tot echipajul băgat în cerneală, în hârtii.

- Și oamenii nu-l urau?

- Ce poți să-i faci? Să-l arunci peste bord? La români sportul ăsta se practică mai puțin. Că românul este curvă - pe ambele părți ale baricadei - și fricos. Din cauza asta polonezii și rușii făceau trafic cu armament și cafea - tone, până la o jumătate de magazie - iar românul ajunge să facă micul trafic cu săpun. În schimb poți să-l dai în gât. Să-și piardă buful!

Cu dom'comandant ăsta s-a procedat cam așa. La Tulcea, la banda de minereu am văzut noi un mogâldan, pe care-l cunoșteam, că urcă la comandant. Ce să caute un mogâldan la comandant?!

Un singur lucru era posibil - îi scoate buful. Îl știam pe om, l-am luat din scurt și până la urmă a recunoscut.

- Da dom'le, mâine îi scot și lui...

- Bă, tu-l-ai, uite ai de la noi un bax de țigări dacă îi dai țepă.

La bax a cotizat tot echipajul.

Dom'comandant avea doi saci de cafea, cincizeci de cartoane de țigări și în cafea ascuns un video. Video-ul era de la un tip, român din India, ceva reprezentant comercial care i l-a dat să-l aducă în țară și drept plată i-a dat un alt video, fără înregistrare, o sculă simplă. Comandantul și-a trecut cadoul pe carnetul de vamă și pe al omului l-a băgat în cafea.

Mogâldanul a luat marfa și i-a dat întâlnire comandantului să-i aducă buful și să-și tragă și dreptul, cele 10% pentru scos. Evident n-a venit. În schimb a doua zi a venit la vapor, liniștit, cu treburi.

- Unde-i buful?

- Care buf dom'le? Dumneata ești nebun?

Poți sa-l reclami la poliție că ți-a dat țepă la buf? Evident nu. Poți să-i faci ceva, să-l iei la bătaie? Iarăși nu că mogâldanul era solid și era acolo o bandă, nimeni nu era de capul lui.

Ce s-au mai amuzat băieții de la vapor!

- Și sunt mulți din ăștia veninoși?

- Sunt destui. Mai știam eu pe unul veninos. Slab ca un paianjen, bețe în loc de mâini și picioare, dar rău... Băga mâna în cambuză, era totdeauna bara-bara cu bucătarul. Șeful mecanic ori dansa cu el ori îl dădea jos. Bea la cabină, nu ieșea cu zilele de acolo, nu mânca la careu, mâncarea i-o aduceau sus.

O zi n-a sunat după masă, s-a mai întâmplat.

A doua zi s-a dus ospătarul cu masa, a bătut, nu i-a răspuns, a renunțat. A treia zi când s-a dus ospătarul la ușă a simțit mirosul. Că murise de trei zile. Marinarii au zis că "l-au ajuns blestemele". Și mai știu eu un comandant idiot care ori a băgat laba prea tare în cambuză, ori altceva că la Singapore li s-au terminat alimentele și nu au primit aprobare să ia altele. Au primit oamenii de la Singapore spre casă ceva orez iar final un biscuit și o ceașcă de ceai pe zi. Când au ajuns la Constanța i-a examinat un doctor, i-a trimis pe toți acasă o săptămână și le-a spus să mănânce numai supă și ceai.

Li se micșoraseră stomacurile.

Schimbare de echipaj

După șapte luni de voiaj ne schimbă. Rămân comandantul, secundul, mecanicul unu, telegrafistul. Restul întorcem foaia, ne așteaptă casa. Și despărțirea de cei care rămân, cu care am navigat trei luni.

Nu mai am somn. În bezna nopții stau în comandă. Omor timpul. Apare domnul comandant. Nu se vede, e întuneric. Doar se aude.

- Bună seara, cine e aici ca să știm pe cine să nu bârfim.

- Nu e bine să bârfim pe nimeni.

- Cine a zis-o?

- Biblia.

- Dar matale doctore de ce nu te ții de Biblie?

- Tocmai că mă țin.

Sunt monosilabic, am învățat de mult că orice discuție cu ăsta e numai în avantajul lui. Marinarilor le spune "soldați".

- Ia să vedem de ce sunt în stare soldații ăștia.

A fost pistolar, a luat a treia cismă (pe centru spate) și a ajuns pe navele civile. Dar mentalitatea este tot de pistolar.

- Acum când se schimbă echipajul, când pleacă, ar trebui să le controlăm bagajele ca să nu plece cu ceva de la vapor.

Adicătelea percheziție la plecare.

Ceva-ceva logică are dar nu are nici o idee despre legalitate.

- Ce facem dacă după ce plecați vin scrisori? Eu le iau și dacă au adresa expeditorului când ajung în țară le trimit înapoi. Că nu trebuie să ajungă la

nimeni chiar dacă zice că e prieten cu adresantul. Chiar dacă nu o deschide când e treaz când bea ceva, atunci îi vine "ia să văd și eu ce scrie". Nouăzeci la sută din oameni desfac scrisorile altuia, că așa e omul. Și din scrisorile astea unele sunt groase domnule, le scrie multe, le spune de toate.

Mucegai, Tudorică și Bobiță

Brazilia, Rio Grande. Scandal la mașină; doi din motorști care fuseseră noaptea la fete nu se prezintă în cart.

- Am agățat una de șaptesprezece ani. Mi se rupe mie de vapor...

Motoriștii beau în prostie. Iresponsabili până la indiferență față de propria lor viață. Ca produse tipice ale comunismului pentru ei asigurarea este că și alții sunt interesați ca vaporul să nu se scufunde sau să nu ia foc și vor face și munca lor în această privință. Vor scăpa și ei la grămadă cocoțați pe frica și grija altuia dacă, cumva, Doamne ferește...

Tripleta de aur: Mucegai, Tudorică pletosul și Bobiță.

Tineri, jengoși, inconștienți.

Mucegai e tânăr, foarte-foarte negricios, slab, cu fața plină de bubițe și cu parodontoză.

- De ce Mucegai? am întrebat eu odată pe unul de la mașină.

- Pentru că înăuntrul lui totul e putred.

Tudorică este scurt, cu un păr lung pe care se vede limpede că la mașină se lucrează cu unsori.

Bobiță este numit astfel pentru că asemenea colegului nostru patrușed se ține scai după șeful lui - Mircea treiul de la mașină (o altă nomenclatură era: Gică DE Mircea, un fel de von nemțesc, după numele ofițerului la care este motorist). Are nasul zdrelit, a căzut matol pe scări. Bețiile lui sunt patriotice. Când se îmbată urlă:

- Sunt nepotul lui Ștefan cel Mare (Cântarea României și-a îndeplinit rolul!), mă trag de la opincă, am cal și pistol, o să vă împușc pe toți...

Din când în când tripleta de aur a motoristilor are diferende.

Rezolvarea - diferită.

În crucea nopții peste nostrom - președintele comitetului de cambuză - părintele oficial al păpicii, năvălesc bine făcuți, Mucegai și Tudorică.

S-a împărțit la oameni prin efortul nostromului și grație unui artificiu financiar câte trei kilograme de ciocolată. În Brazilia de unde venim ciocolata este bună și ieftină. Cei doi nu vor ciocolată, ei vor câte doisprezece dolari.

Nostromul, sculat din somn, ușor abțiguit, atâta așteaptă. Dumnezeu i-a trimis.

- Să vedeți dom'doctor cum le sunau capetele de melamină. Parcă era Morse.

Bobiță, patrupeul, solidar cu nostromul îi atacă în acest timp pe cei doi la picioare.

În timp ce stau seara la careu, liniștit, relaxat, la un film cu polițiști corupți, cu Clint Eastwood, apare Tudorică. Părul intens lucios, ca un pantof dat bine cu cremă de ghetă, damf puternic de băutură proastă.

Este aproape de miezul nopții.

- Doctore, vrei să vii cu mine până la cabinet.

- Ai ceva, te supără ceva? Spune. Sau e secret?

- Nu, vreau să vii cu mine până la cabinet.

Îmi vine să-i dau două perechi de palme să-i sară dinții, un șut în fund să treacă prin melamină. A încasat-o zilele trecute de la nostrom. Da, dar eu nu sunt nostrom.

Tudorică este omul muncii, eu nu prea fac nimic fizic într-o incintă strict delimitată unde unii asudă în mașină iar alții pe punte cu mașagonul în mână. Echilibrul e fragil, oamenii des primitivi, oricând gata să se coalizeze la carotida unuia, nu de alta dar au chef să strângă dinții pe beregata cuiva. Așa că mă duc cu el sus în cabinetul medical, ascult un sfert de oră de bâlbâieli, incoerente și suspicioase. Până la urmă vrea antibiotice (da' nu românești) pentru care nu are nici un fel de indicație. Să dăm clasei muncitoare în stare de ebrietate ce-și dorește! Final devenim pretini și coborâm în careu, la film.

Oare rolul medicului pe vapor este să îngrijească de sănătatea oamenilor sau să le satisfacă capriciile medicale?

Și ce faci dacă - uneori - aceste capricii aparțin unor oameni des psihopați și ușor răuvoitori?

Numai că orice medalie are avers și revers. Reversul medaliei Mucegai, Tudorică și Bobiță mi-a fost explicat de un alt truditor al pântecului mecanic al vaporului, amicul meu ofițerul electromecanic Doru Mașal:

- Viața pe vapor și mai ales cartul în mașină dezumanizează. Bețiile îngrozitoare pe care le fac Mucegai și alți motoriști sunt încercări haotice de restaurare a personalității, a condiției umane. Atunci se bat cu pumnul în piept, se dau cei mai mari din parcare. De fapt, sunt pierduți și disperați.

*
* *

23 aprilie, Sfântul Gheorghe, travers de insula Fogo.

Răsare din ceață masiv, un con striat, înălțat la 2800 de metri deasupra mării. Vulcan, îngemănarea focului cu apa, a verticalei cu orizontala. Oximoroanele Domnului!

Masă mare în babord. Toți cei Gheorghe s-au unit într-un efort colectiv. Efort colectiv va însemna o duzină de sticle de votcă, sucuri și final două damigene de vin.

Nici eu nu sunt de fală. După ce stau de la unsprezece dimineața la șase seara în fața paharelor mă duce la culcare domnul Onea, șeful mecanic care mă trage și pe video în toată splendoarea lenterii tâmpe a alcoolului.

- Erai mai urât ca o maimuță.

Dar Mucegai! Mucegai vine din mașină deja beat, se așează cu coatele pe fața de masă albă, pe care o umple de motorină.

- Las' c-o spală ospătarul!

Sare, murdar, să-l îmbrățișeze pe comandant dar intervine vigilant nostromul, veșnicul câine de pază al vaporului.

În final se apucă să verse paharele cu băutură ale oamenilor. Ei, cu ocazia asta va fi bătut de mai multe echipe în mai multe rânduri. Reușește să-l muște de mână, ca un câine, pe Gică telegrafistul. Seara umblă cu o cerere scrisă, deja treaz, să reclame că a fost bătut. Are buza spartă. Evident n-are audiență: Ai găsit ce-ai căutat.

Jur pe pâine și pe ochii mei

La Rotterdam ceartă violentă degenerată în scandal și raport către comandant între ofițerul III punte și ospătar. Ambii ies cu un grup mai numeros la Clubul marinarilor, închis în acea seară și eșuează în singura clădire din jur și local totodată "De Beer Hotel". Suntem trași de două săptămâni în mijlocul apei, pe fluviu, într-o zonă industrială pustie. Se bea mult, se spânzură o grămadă de parale și ciupit sau nu ospătarul atras de un stand de reviste porno bagă una sub palton. Este văzut, semirecunoaște, o pune la loc sau o aruncă. Scandalul cu olandezii este evitat. Dar treiul nostru de punte când e amețit este violent. Și mai ales urăște de moarte hoții. La unul din primele sale voiaje a strâns 500 de dolari să-și ia un video. I-au fost furați, știa aproape exact de către cine dar nu putea dovedi. A venit acasă în țară, nevastă-sa când l-a văzut cum arată s-a speriat, la fel socru-său (iau eu paguba asupra mea, lasă, nu-i nimic). După două zile a făcut ulcer perforat. S-a ales cu două treimi de stomac rezechate. Treiul a reacționat violent față de hoțul de reviste. Greșeală!

Asta îți aduce farfuria cu mâncare și cine știe ce îi mai dă prin gând. Oricum războiul psihologic s-a declanșat: Treiul primește cea mai mică bucată de carne din toate farfuriile de la careu, în loc de un șervețel - jumătate.

Numai că Treiul răspunde și de secția bucătărie. Se întocmește o comisie care să constate din start nu cum e curățenia în sala de mese ci că "în sala de mese este murdar". Se constată, se întocmește raport către comandant.

Rămas cu mine - fusesem și eu membru al comisiei adhoc - ospătarul jură răzbunare sângeroasă la țarm:

- Jur pe pâine, doctore, și pe ochii mei!

Cu un gest isteric ia o felie de pâine din coșul din care ne servim cu toții, o lipește de ochi, o pupă și o PUNE LA LOC.

Secund cu delegație

... Era pe "Călimănești", un 7800 tdw. Ne-a fugit secundul, mi-a propus și mie să rămân dar mi-a fost frică și am refuzat. Acum îmi dau cu pumnii în cap. Mi-au propus să fiu temporar secund. Eu eram ofițer doi de punte. Am zis, accept, dar vreau și banii. Asta se referea la banii negri pentru curățat magazii, manevre neprevăzute în contract - tot ce ar trebui să facă primitorul sau expeditorul mărfii și l-ar costa prea mult dacă ar face-o cu muncitori autohtoni. Și bani negri au fost. Eram la New Orleans și era vorba de niște manevre pe Mississippi. Comandantul m-a luat cu vorba, lasă că îți dau când ajungem în Irlanda, lasă că îți dau când...

Între timp ni s-a avionat un alt secund.

Dar eu știam că aveam de primit bani și pe mine nu mă trage nimeni în piept!

M-am îmbătat lemn, am zdrobit cu pumnul toate barele de lemn (groase!) din fața geamurilor comenzii (că eu am pumn greu) și după aceea m-am dus la cabina comandantului să-i rup ușa și să-l omor. Comandantul avea vreo șaizeci de ani așa că probabil îl băteam de făcea pe el, asta în cel mai bun caz. Până să o fac a venit unul solid, ofițer de punte, mi-a dat doi pumni în stomac, m-a săltat în spinare și m-a încuiat în cabină.

A doua zi consiliu de bord, reuniune a tuturor șefilor de secție plus secretar de partid, for excepțional pentru măsuri excepționale.

- Este adevărat că ați cerut bani comandantului?
- Bineînțeles! (Că știam eu ce știam)
- Este adevărat că ați vrut să-i spargeți ușa și să-l loviți?
- Nici pomeneală!

Este chemat martorul, ăla de m-a imobilizat.

- Este adevărat că...?
 - Fugi dom'le de aici, n-am văzut nimic.
- N-aveau martori!

A doua zi mă ia comandantul:

- Te nenorocesc, te scot din flotă!
 - Poate eu pe tine, ce crezi că eu sunt cu mâna goală?
- Comandantul ciulește urechea:
- Și cu ce mă rog mă ai tu pe mine la mână?
 - Păi cu asta, păi cu aia, și cu aia. Hai că îți aduc dosarul.
- Vin cu dosarul.

- Asta-i doar o copie, de documentare. Ce, crezi că-s tâmpit?

- Și tu cât vrei?

- Treisute cincizeci de parai.

- Bine rupem dosarele, eu pe ăla cu consiliul de bord, tu pe al tău, iei banii și du-te dracului.

Eu, oricum, mi-am făcut numărul mai departe.

Că ne-am dus în Irlanda de Nord. Aveam la bord băutură too much. Acolo veneau la bord fetele vesele, alcoolice cronice, nu prostituate, numai boschetare. Veneau pe băutură. Fete bune, beau atâta că băgau pe oricine sub masă. Întâi a venit una fără nici un dinte în gură care a luat la rând tot echipajul. La mine a poposit întâi una de paisprezece ani, tot alcoolică, apoi altele și în final m-am cuplat cu Margret. Și am tot stat cu Margret că șapte zile nu am mai ieșit la munci. Comandantul n-a zis nimic. În țară am intrat șase ore la Constanța să ne ia "moțul" (descărca din minereu până făceam pescajul să putem intra pe Dunăre) și am plecat la Galați. Acolo m-au trimis după acte la căpitănie. M-am îmbrăcat frumos, în uniformă, m-am dus la crâșmă, m-am luat cu niște vagaboande și am ajuns la vapor după două zile.

Comandantul a fost scurt:

- Uite, nu-ți fac altceva, dar îți iei pe loc debarcarea. Nu-ți pot scrie în carnet decât bine.

Eu liniștit i-am luat pixul, am pus în față la bine un "f", în față lui am făcut-o, și m-am dus să iau alt vapor.

Iar comandantul, într-un voiaj la ruși, peste două săptămâni, avea să fie găsit spânzurat la puntea bărcilor. Se spune însă că avea și oasele mâinilor fracturate. Sinucidere? Crimă cu autori necunoscuți?

Nici azi nu se știe.

Muște la careu și secunzi suspicioși

- Doctore sunt muște la careul ofițeri!

La careul ofițeri se servește masa. Adevărat, este plin de muște. Aseară roiau. Ospătarul nostru primise ordin să le lichideze, ceea ce a realizat cu totul și cu totul superficial. Suntem pe fluviul Parana, în inima Argentinei și musca intră pe hublouri.

Căpitanul mă privește furibund:

- Gagiule, îți fac hârtie. Asta e sarcina ta. În țara asta este epidemie de holeră. N-ai decât să te uiți la televizor, anunță permanent.

Mă duc să-l anunț pe ospătar să omoare muștele cu prosopul, bucată cu bucată. La această idee îi ies ochii din cap. Ospătarul nostru este locul geometric al antipatiei și urii generale. Băgăcios, inoportun, dorind să fie important, lingusitor-amenințător, cu un fizic nu tocmai atractiv reușește de minune să

umple nișa funcțională a țapului ispășitor din cadrul oricărei colectivități mai ales a uneia închise.

- Sunt persecutat că sunt țărănist. Vreți să vă bateți joc de mine cu muștele. Pe celelalte vapoare eram respectat, numai aicea sunt batjocorit. Lasă că îmi pun eu ștreangul și las scrisoare cine m-a determinat. O să ajungem în țară și vă dau eu în judecată...

Până la urmă luăm amândoi câte un prosop și îi demonstrez că SE POATE. Omorâm toate muștele. Când îi spun lui Petrică brutarul să omoare muștele (ordin de la căpitan!) face ochii cât cepele, se pune pe râs, mai să scuipe pe jos:

- Să-mi dea hârtie scrisă. Așa tâmpenie nu am auzit în viața mea. Muștele vin și pleacă.

Ospătarul cu impotența vicleană, perversă, în două ape, și să te perie și să te muște, a servitorului, dușmanul tău plătit:

- Tu ești de vină doctore că nu ai comandat spray-uri contra muștelor...

Am probleme nu numai cu muștele, am probleme și cu secundul. Secundul a fost trimis să verifice pe ceilalți doi ofițeri de punte cum iau pescajele, nivelul de afundare a navei în apă. Că nava se afundă în apa de mare într-un anume fel și în apa de râu în altul. Diferența de salinitate dă diferențe de densitate ale apei și nava în apă dulce se prăbușește, se înfundă. Pe râu există riscul să ne punem pe uscat, trebuie să avem fix 18 picioare. Dacă avem un centimetru mai mult nu ne ia pilotul. Ori noi nu am fost uniform încărcăți, suntem prăvăliți de spate, apupați, la pupa am avut 20,5 picioare. Sigur, se poate remedia prin redistribuirea apei din tancurile de balast. S-a tras din tancurile 13-14 ca să pună vaporul pe chilă dreaptă dar... sondele de la tancuri nu prezintă încredere. Sondele funcționează pe principiul jojei pentru uleiul de motor de la "Dacie". Evident la o cu totul altă scară. Numai că sondele nu lovesc fundul tancului cum ar fi normal ci munții de rugină decojiți de pe pereții tancurilor; tancurile trebuiau să fie curățate cu ocazia recenteii reparații capitale și evident nu au fost. Habar n-avem câtă apă este în tancurile de balast! Se pare că cele două tipuri de sonde (pentru tancurile de apă de balast și tancurile de santină, adică de ape uzate) au fost vopsite una cu culorile alteia și ca atare se confundă dând valori eronate! Am pățit și eu așa ceva la anestezie când după o reparație gura de oxigen și gura de protoxid de azot, gaz anestezic ce nu întreține viața, au fost vopsite pe invers. Bolnăva a scăpat după ce s-a plimbat ușor pe lumea cealaltă, eu eram să fac infarct și știu cel puțin doi morți tineri în țară exact prin acest tip de anestezie "pe-invers". Ce se întâmplă la vapor când vopsești greșit?

Cum marfa care se încarcă vrac pe o navă rezultă din câtă apă are în tancuri raportat la pescaj, de fapt cei de pe vapor NU ȘTIU cât încarcă. Și marfa asta e bani serioși și dispute țepe.

Căpitanul face pe acte mențiunea "cantitatea și calitatea necunoscute" și vine la mine să-i iau tensiunea arterială.

Evrika! Nu sondele sunt vopsite greșit ci gurile de sondă de pe punte. Confundăm gura de sondă de la balast cu cea de la santină.

Cu toată tevatura pescaje - guri de sondă - sonde, pe secund "l-a tras curentul". Este a treia oară în voiaj că face un episod febril tip gripal. Cu asta ceva nu-i în regulă. Să-i spun să-și ia teste de imunitate și să se exploreze pentru SIDA? A fost operat, a primit o mulțime de injecții... Mai bine nu-i spun. Îi dau niște paracetamol. Îl privește suspicios. Apoi îmi spune - absolut serios - că dacă îl omor din greșală familia lui mă va distruge. Asta își păzește viața ca evreii sulurile cu Tora! Asta se închină la el însuși!

Totuși îmi confiscă vreo zece tablete de Paracetamol franțuzesc, mă servește cu niște tablete de ciocolată și merge să se culce ca în fiecare dimineață după cart, să se refacă.

De ce mă bănuiește că ar putea muri din cauza mea? Din principiu îi bănuiește pe toți cu care împarte de luni de zile cușca asta de fier, vaporul:

- Gândește-te că dacă iau o listă de echipaj nu este un-șingur om pe care să vreau sau să îl pot invita acasă. Să vadă maică-mea sau nevastă-mea printre ce oameni mă învârt pe vapor. Dacă mă întâlnesc cu ei în București o să-i invit cel mult la restaurant.

Rien n'est plus difficile que de soigner en même temps son malade et sa reputation

Nimic nu e mai greu decât să îngrijești în același timp pe bolnav și propria ta reputație. Acest conflict de interese este real, ne-am ciocnit de el toți cei ce trebuie să îngrijim un bolnav. El poate avea ca extremă absurdă aserțiunea unui general american în timpul luptelor cu pieile roșii: "Cel mai bun indian e un indian mort". Pacientul pe care îl tratezi are păreri, informații medicale luate din calendarul de perete sau de la vecina de scară din bloc, aprehensiuni și suspiciuni. Dacă este la uscat: mergi mata la policlinică, fă coadă să scoți bon de consultații, fă coadă cât încape cu bonul în mână la ușa cabinetului și dacă chiar nu ai înțeles că lozinca este "ciocul mic" atunci caută mata alt doctor. Pe uscat servește la fileu cel în halat alb. Dar aici nu suntem la uscat. Aici ne frecăm zilnic în aceeași cușcă de tablă, ne privim în ochi, suntem un fel de frați siamezi. Actul meu medical nu se adresează numai bolnavului, poate fi adresat și mie în chip de bumerang. Și dacă sunt deștept trebuie să mă adaptez.

Bate la ușă și îmi intră în baracă, stropindu-mi podeaua cu sânge Nea Fănică telegrafistul. Și-a strivit degetul la ușă. Hai să-l pansăm.

- Doctore fă-mi și ATPA.

Bravo Nea Fănică, ai dreptate. Tetanosul nu doarme. Hai să-ți facem ATPA.

Nea Fănică are o muncă digitală. Capul de ebonită al emițătorului se bate digital. Mâini îngrijite, unghii lungi, lungi de tot la degetele mici.

Peste trei zile Nea Fănică vine să-mi facă o vizită:

- Doctore mi-am scos pansamentul și m-am spălat pe mână cu urină.
- De ce cu urină Nea Fănică?
- Că așa știu eu.
- Foarte bine Nea Fănică, foarte bine.

Nimic nu e mai greu decât să te îngrijești în același timp de bolnav și de propria ta reputație.

Apendicită în Caraibe

... Eram cu "Târgu Secuiesc". Ne-au trimis să încărcăm din Cuba și cum nu aveau marfă de dus ne-au trimis goi, în balast. Nu-i o plăcere să traversezi Atlanticul cu nava goală. E un risc. Oricum s-a plecat cu nava defectă și în dreptul Canarelor conducerea de la bord a cerut aprobare să intre la Las Palmas să ia niște piese de care era nevoie. Cu vaporul gol, balastat și defect să traversezi Atlanticul... Nu s-a aprobat. Dar la șapte zile distanță de Canare n-au mai avut încotro. Vaporul nu mai era apt de navigație, "întoarceți-vă înapoi la Palmas". S-a luat ce era nevoie dar, șapte zile dus - șapte întors, două săptămâni în plus, s-a pierdut poziția de încărcare din Cuba. Degeaba ați venit că nu mai aveți ce încărca. Ce dacă ați traversat goi Atlanticul. Atunci am fost puși să așteptăm să pice ceva de transportat. Ne-au ancorat pentru o lună și ceva în sudul Cubei, lângă un fel de sat. S-a luat legătura cu agentul și ni s-a permis să lăsăm barca la apă. Am ieșit de câteva ori în orașelele din jur. Se trecea când ajungeai la țărâm printr-un fel de poartă, erai văzut. Cum oamenii se întorceau la vapor din cale afară de beți agentul a suprimat dreptul de debarcare. Să nu se înece oamenii cu barca? De frică că fac scandal și o să aibă el necazuri? Dumnezeu știe. Voiajul fusese programat pentru un timp mult mai scurt, s-a lungit și s-au terminat alimentele. Cubanezii nu puteau vinde, chiar pe dolari, nici măcar un sac de făină. Și ei de abia aveau. Ar fi început foamea, noroc că se pescuia și cădea pește. Până la urmă am fost trimiși în Venezuela, pe Orinoco, pe fluviu, să luăm minereu. Un voiaj de patru luni și jumătate pentru o căciulă de marfă! Și în drum spre Orinoco un marinar a trântit o apendicită acută. Unde să te duci să ajungi mai repede? Hai două zile înapoi, spre Jamaica. Numai că soluția era foarte riscantă. Nu existau la bord hărți de apropiere, ori zona e o zonă de corali. Jamaicanii nu voiau în nici un chip să iasă în larg să ia omul. Până la urmă a venit o vedetă militară solidă și l-a luat. L-au operat. Dar după operație cine să-l repatrieze? Compania nu avea agent în Jamaica. Până s-au frăsuit ce și cum să facă cu el în Jamaica l-au ținut în spital. Două luni a stat în spital. L-au trimis acasă până la urmă cu avionul, prin Londra. Era un puști cuminte, la primul lui voiaj, din Giurgiu. Marinar. Terminase liceul de marină. L-au dat

afară din serviciu. Că atât timp cât a stat în spital i se cuveneau douăzeci de dolari pe zi. Înmulțește cu două luni și vezi cât face. Bani probabil că i-au luat alții, directorii. Când a început să umble după dreptul lui a deranjat și l-au dat afară. Ce e aia ilegal? Ești naiv doctore. Nu e singurul caz. Sindicat? Da ce, ăla al nostru e sindicat? Dacă a fost după revoluție? Care revoluție? Ce-i aia revoluție? Sigur că după revoluție. Să fii matale sănătos.

Moare brutarul!

- Veniți repede dom' doctor, moare brutarul!

Ospătarul, gras și solid totodată, familiar - unsuros, un cockney tipic e speriat. Mă duc cu el până în baraca muribundului. Dacă o fi chiar pe moarte? Deși nu îmi pot imagina ce ar putea avea moldoveanul ăsta tânăr, plesnind de sănătate.

- Doctore, mi-e rău doctore, mă pierd, salvează-mă!

Palid, agitat, transpirat, varsă de azi dimineață. Amestec de dureri, oboseală patologică și panică. Îi dau să bea o xilină, îi fac un scobutil compus "direct pe vână". Se mai liniștește.

- Ce s-a întâmplat domnule?

- Azi-noapte au fost două gagici la vapor. Le-au adus pescarii cu barca. Au urcat în tribord pe scara de piscă.

Suntem în Brazilia, femeia este aici relativ ieftină. Dar suntem trași într-o dană particulară, a unei societăți care are pază înarmată. Nu se intră așa cu una cu două. Au stat până la șase dimineață. Una din ele a fost tocmită de meșterul lemnar. Cincizeci de parai. Mult, dar meșterul este la primul voiaj și vroia tare mult. Așa ca un botez marinăresc. A băgat deci mâna adânc în buzunar ca să omoare concurența. Care altul ar fi nebun să liciteze la prețul ăsta?

Cealaltă a trecut pe la prietenul meu timonierul. Dar când l-a văzut mare, beat, lătos, murdar - o variantă mizeră a lui Grișka Rasputin - a renunțat. Și a fost tocmită de un consorțiu. Trei inși, doi din ei de la bucătărie, brutarul și ospătarul. Pentru toți trei, la un simultan, cincizeci de parai. În plus brutarul, prostul viclean, i-a dat 100 de lei și i-a spus că la bancă asta face o sută de parai. Și s-a încins cvartetul. Fără muzică (dacă află comandantul!) dar cu multă băutură. Și brutarul, ceangău catolic credincios, a zis să-și scoată banii. A pus la bătaie tot ce a văzut prin filme. L-au numărat ăștia: șase numere!

Și acum îi ies toți banii ăștia recuperați în natură de-a-ndoaselea.

- Doctore, salvează-mă, mor!

I am not a black man

Unul din betesugurile cronice ale navelor române sunt D.G.-urile, diesel generatoarele. Acestea sunt motoare diesel care generează curent electric. Nu ai curent electric nu ai lumină și nici un fel de acționări. "Mașina", motorul principal, învârte numai elicea. Restul de multiple motorașe electrice sunt toate dependente de D.G.-uri. Și pe câte vapoare nu am navigat, și au fost destule, nu am întâlnit unul să nu sufere de D.G.-uri. Ești obligat să ai trei D.G. funcționale. Două dau curentul electric necesar, unul este de rezervă. Numai că asta se respectă în teorie.

Ce se întâmplă dacă îți pică toate D.G.? Este așa numitul blackout când nava nu mai guvernează, nu are lumină, ești un corp metalic mort pe valuri. Blackout nu este o ipoteză teoretică este o ipostază practică pe care am trăit-o de câteva ori. Niciodată însă pe furtună, altfel probabil nu mai aveam ocazia să-mi scriu trăirile pe hârtie.

Dar dacă ai un singur D.G. funcțional?

Experiența a făcut-o un vas românesc pe strâmtorile daneze. Frig, ceață, ninsoare. Nici un fel de încălzire. La bord erau doi piloți danezi. Unul a primit șase pături și stătea în cabină. Cabina neîncălzită. Celălalt pilot tremura cu românii noștri în comandă, nervos ca un câine:

- Astea nu-s condiții. I am not a black man. Eu nu sunt negru!

De acostat au acostat "cu rândul" dând curent electric când la vinci când la cârmă. Se coordonau și opreau prin radiotelefon când una când alta.

- Dacă se întâmpla ceva?

- Dacă se întâmpla ceva comandantul era belit. Cum îți permiți să faci manevră cu un singur auxiliar?! Ți-a dat cineva ordin?

- Dar dacă refuza să facă manevră și să acosteze?

- Atunci era belit că nu a făcut-o. Ce nu e posibil. Vechea formulă "Treizeci la curul altuia". Importantă nu e problema ci modul cum se pune.

"Linia curvă este linia care mere, mere și se întoarnă de unde a plecat"

... Eram, doctore, în radă la iranieni, la Bandar Abbas. În plin război între Iran și Irak. Erau o sută și douăzeci de nave în radă, uitate de Dumnezeu. Iranienilor prinși de război le convenea mai mult să plătească staționarea navelor decât să le descarce. Stăteam de dracu știe când sub un soare ucigător care

aproape topea tabla fără nici o perspectivă, fără nici o șansă să scăpăm din cuptorul ăla nemișcat. Ni s-a aprobat să ne repezim până pe partea cealaltă a Golfului Persic, la Dubai să luăm provizii.

Agentul navei ne-a rugat cu ocazia asta să ducem blat până la Dubai, fără a-l trece în actele navei, pe un ofițer doi mecanic grec. Omul se repatria, avea toate actele făcute dar nu avea pe unde să plece. Prin Teheran nu putea din cauza războiului. Pleca pentru că marinăria statică la ancoră în căldură sufocantă nu-i mai convenea: era plătit cu 1300 de dolari pe lună într-o zonă de război, puțin, nava era prea veche, prea multă muncă pentru banii ăștia. Dubaiul era pentru el o soluție ideală. Emiratele Unite erau legate prin avion de toată lumea. Numai că între vaporul nostru ajuns în radă la Dubai și Dubai era șalupa. Șalupa era oricum la dispoziția românilor. Dar țiganii, arabițoi de pe șalupă, nu se știe cum "l-au citit" pe grec cum că nu era de-ai noștri.

- Taxa de șalupă este de 350 de dolari. Vrei la țarm, scoate-i.

Grecul era perfect-dispus să dea banii numai să scape din infernul Bandar Abbasului. Dar nu-i avea. S-a rugat ca de Cristos de toți românii să-i dea, dă scrisoare de garanție nava lui, vor primi banii imediat. Probabil, sigur, că așa ar fi fost, dar cine era nebun?

Așa că de la Dubai unde nu a reușit să debarce - dar nu era să o ia înot - l-au dus înapoi la Bandar Abbas. A stat o săptămână la noi la bord. De ce? Fiind 120 de nave care vorbeau între ele pur și simplu timp de o săptămână nu l-am putut contacta pe grec la radiotelefon. Ce a făcut săptămâna asta la noi la bord? S-a îmbătat praștie. Și după o săptămână a venit barca de la ei, de la greci, și l-a dus de unde a plecat.

Nu știi doctore definiția aia a curbei a lui Marius Chicoș Rostogan, dascăl ardelean? "Linia curvă este linia care mere, mere și se întoarne de unde a plecat."

Cine nu are bani miroase a prost

"Banul, spuneau cei șapte înțelepți ai Greciei este sângele și sufletul oamenilor și cel ce nu-l are umblă mort printre vii."
Scipion de Gramont, 1620

"Două lucruri fac sălbatici pe oameni la vapor: îi înnebunesc, îi transformă în fiare: munca și banii. Când te legi ori de una ori de alta".

Comandant de cursă lungă Crăcană, 1992

... Știi ce este marinăria, pentru marea majoritate? O obsesie de rentabilitate. Cine nu are bani miroase a prost. Așa zice marinarul român. Și știe el ce zice. Săracul are o psihologie specială: îngemănarea fricii și poftei de bani.

Știi bancul cu rabinul care mergea în fiecare joi la Ițic măcelarul și îi cerea împrumut 10.000 lei? Sâmbăta îi dădea înapoi. Și așa săptămână de săptămână.

Când Ițic s-a oferit să-i împrumute banii pe termen lung rabinul a refuzat.

- Știi, eu numai vineri am nevoie de bani. Vineri vorbesc la Sinagogă. Și altfel vorbește omul când are 10.000 de lei în buzunar...

Marinarul român navigă sub semnul sărăciei. Sărăcia nu este numai o condiție economică și este mai mult decât o stare psihică, sărăcia este o boală. Umilința și impotența care îți intră în oase. Te dezvolti vicariant, capeți din inteligența și viteza de reacție a mâței vagaboande specialistă în lăzi de gunoi.

Atent, rapace, viclean, dar tot cheltuind pentru supraviețuire din energia ta vitală, din Eul tău, te pierzi.

Cehov spunea că omul trebuie să-și cheltuiască viața storcând cu efort, picătură cu picătură, pe sclavul ce zace în el.

Dacă viața te împinge în poziția de servitoare și mai exact de servitoare hoată?

Sărăcia îți dă o psihologie specială. Am auzit o pildă minunată despre problema opțiunii în viața marinărească:

Dracul prinde un marinar american, un rus și un român. Și li se dă șansa să scape ori dând 100 de dolari, ori să primească 50 de bice, ori să mănânce un cazan de rahat. Americanul alege să dea banii, rusul cazanul. Marinarul român începe cu mâncatul rahatului, i se apleacă, renunță și alege bătaia, la jumătate nu mai poate și în final dă banii.

*
* *

Din povestirile inepuizabilului John bucătarul:

“Am primit un asistent medical nou, nu mai navigase, mai temător, tot stătea să pipăie ce și unde.

La Constanța, la plecare, când luam combustibil, s-a urcat la bord un câine mare, negru. A rămas la bord. Ziua stătea ascuns sub apărătorile de la lateralele magaziiilor. Mânca din resturi, la pupa. Nu-l simțea. Dar când am ajuns la egipteni și a simțit “țigani” odată a ieșit și l-a înhățat pe unul din țigani de țeale. Nu l-a mușcat. A fost doar oleacă de agitație. Golani noștri, cunoscându-și omul, atât au așteptat însă. Au “făcut” o telegramă falsă de la NAVROM cum că “întrucât în portul Alexandria ați fost amendați de către autoritățile egiptene deoarece un câine prezent ilegal la bord a mușcat un stivator, vi se va reține în rate din drepturile de voiaj, după cum urmează: comandant 1500 dolari, secund 1000 dolari, asistent medical 3000 dolari”. Bancul a fost evident făcut cu concursul comandantului. Bietul asistent medical când a văzut hârtia s-a făcut alb ca varul: “Copiii mei, copiii mei. Nu-mi ajunge o viață să

plătesc toți banii ăștia (3000 împărțit la 1,20 cât primea pe zi, cam câte zile de voiaj face?)

S-a încuiat în cabină și nu a venit la masă nici la prânz, nici seara. A doua zi s-au dus după el de frică să nu-și pună ștreangul. Chiar și după ce i-au spus că e banc și-a revenit cu greu și în timp.

*
* *

... Un ospătar, la primul voiaj, rapace, cu foamea în gât, gata să ia în cioc orice.

La un moment dat vede la unul din băieți vreo 7-8 dopuri metalice de la sticlele de apă minerală. Dopuri uitate, nedebarasate.

- Ce-s cu astea?

- Merg ca focul la Suez!

Vechiul vis, să vinzi ceva la Suez, să te umpli de parai.

Oamenii sunt întotdeauna dispuși să creadă tot ce îi flatează sau poate să le satisfacă visurile. Orice!

Și ospătarul se apucă și decapsulează toate sticlele de apă minerală ale comandantului ca să se ajungă om la Suez! Toți umblă să ciugulească și ei ceva. Numai că banul trage la ban, țișanul la țișan și păduchele la golan.

Nu știți povestea lui Remote control (control de la distanță)? Un pilot de-al nostru care băga în port o navă norvegiană, nu găsește în comandă decât pe comandant. Timonier, nema. I se umflă sufletul de mulțumire. "L-am prins în neregulă! Măcar de un carton de țigări tot îl țac. Și de al dracului iese pe puntea de comandă. Comandantul după el. La cârmă nimeni!

- 360!

- 360, răspunde în ecou comandantul, scoate o jucărie mică din buzunar și bate un buton.

- Midship!

- Midship! răspunde comandantul și iar aranjează la jucărie. Remote control! N-avea nevoie de timonier.

Nu s-a lipit mârșanul nostru de nimic substanțial.

*
* *

Domnul nostru al tuturor este Dolarul. Totul pentru verzătură. Odată un punctist cretin a fost împins de un timonier malițios să-l întrebe pe pilotul american (erau în SUA):

- Cât mai e cursul dolarului?

Ăluia i-au ieșit ochii din cap de mirare.

Căci cursul este raportarea la dolar, nu a dolarului la ceva (chiar aur). Totul se compară cu Dolarul. El este incomparabilul. Iar marinarul român ajunsese în țara Etalonului. Aici te pleci, nu întrebi.

Ciobi "doiul" de la punte (adică ofițer doi) îmi explică cam cum e cu "public relation" pe mare. Trebuie să fii clever, să iei înainte de voiaj ceva artizanat. Nu să ții tot ce câștigi pentru tine și pentru vaporeancă. Unui comandant american îi ajunge că este american. Tu ești român, tu trebuie să oferi ceva. Sărăcia costă. Ăla oferă ocazia de a sta de vorbă cu un american.

Tu trebuie să te simți la nivelul tău, și pentru asta să dai. Chiar și simbolic. Altfel nu rezolvi nimic.

*
* *

Cum să faci rost de dolari? Până în 1989, indemnizația în valută era absolut simbolică.

Cele trei fotolii din comandă sunt ca în povestea cu cei trei ursuleți. Ursul mare, ursul mijlociu și ursulețul mic.

O lingură mare, mare; una mai mică și una mică de tot.

Comandantul, ofițerul de cart și timonierul.

Aici pe fotolii simbolic este: 2 dolari, 1,55; 1,20.

Secundul a scris ca banc pe spatele fotoliului ofițerului de cart 1,55 dolari cu cretă și a trebuit să revopească fotoliul întrucât creta s-a imprimitat în lac și... dacă ajungem așa la Suez?

*
* *

Pentru noi nu se pronunță Toblerone, pentru noi se pronunță tomberone.

Ca în caricatura celebră a lui Stănescu unde un puști dus de mână de tată-său trece pe lângă un shop cu ciocolată, primind această replică. Nu căuta în vitrină, caută în lada cu gunoi. De altfel există niște fotografii unde picioarele marinarilor români ies ca un V de la "Victory" (istoricul semn al lui Churchill), din tomberoanele "de lux" ale unor porturi pricipsite. Nu blamez pe nimeni. Și eu am primit ciubuc de la un pacient un ananas (excelent) luat de la "tomberone" la Anvers.

*
* *

Pe vapor băieții mi-au povestit o istorie tristă a Constanței de la sfârșitul anilor '80, cufundată în frig, întuneric și foame. Țigani Constanței au furat de

la delfinariu un delfin dresat. Un delfin ce credea în oameni, îi înțelegea, un membru al societății am putea zice.

Țiganiile l-au furat ca să-l mănânce. Și l-au mâncat. Cu ocazia asta au bătut și au sechestrat câteva zile portarul. După care au început să-l bată "băieții" de la poliție ca să afle dacă nu a fost în legătură cu țiganiile.

Povestea m-a izbit dureros, m-am văzut român cu ochii altora. Nu, sărăcia nu e o condiție economică, sărăcia e boală. Și cine nu are bani miroase a prost.

Rușii au inventat munca în trei schimburi iar românul loboda și mersul pe jos.

O caracteristică a marinarului român după care era recunoscut de toți în lumea a treia era că nu circula cu taxiul. O albitură târându-se pe jos, într-o căldură infernală, cu sau fără bagaje. Era așa, ca o șampilă pe tine. Vorba unuia "rușii au inventat munca în trei schimburi iar românul loboda și mersul pe jos". Numai că mersul pe jos - umilitor, istovitor, în contradicție cu condiția ta europeană - "ține" în lumea a treia.

La pricopsiți mersul pe jos se taxează la capitolul "Leneșul mai mult aleargă și scumpul mai mult păgubește". Și dacă ești diferit vei fi obligat să plătești diferența.

... Hamburg, sâmbătă seara. Patru stagiași la bord. "Hai să mergem până în San Pauli." San Pauli e cartierul curvelor. Chiar dacă nu consumi îți speli ochiul. Că fetele stau într-un fel de vitrină, la vedere. Autobuzul nu circulă. Autobuzul leagă portul de oraș și cum e sâmbătă și nu se lucrează nu are curse. Hai pe jos, că nu o fi bai. La un moment dat șoseaua se înfundă într-un tunel de 1.200 de metri pe sub Elba. La intrarea în tunel o săgeată și indicația promițătoare "San Pauli". Pe marginea carosabilului un fel de microtrotuar. De fapt era o bandă de întreținere. Mașinile mergeau dement de repede, cu farurile aprinse, totul vuia din cauza rezonanței. Stagiariilor le-a intrat frica în oase, totul vibra, mașinile fluierau pe lângă ei dar nu aveau drum decât înainte. La un moment dat apare o mașină a poliției. Urletul sirenei era amplificat de pereții tunelului. Frânează lângă băieții noștri. Din mașină ies doi, unul din ei rămâne cu Coltul în poziție de tragere în spatele mașinii.

- Ce-i cu voi?

La capetele tunelului erau telefoane de legătură cu poliția pentru situații excepționale. Prezența marinarilor români în tunelul auto era o situație excepțională. Nebuni? Teroriști? Gărzile roșii?

- Ce căutați aici?

- Păi nu merg autobuzele, că e sâmbătă.

- De ce nu ați luat taxi?

- N-avem bani.

Au belit nemții ochii și i-au dus cu mașina până în San Pauli. Culmea este că la întoarcere au luat-o tot pe acolo. Și s-a repetat scenariul. Nemții sufocați de indignare au vrut să-i ducă la comandant. Până la urmă s-au lăsat înduplecați. I-au dus la vapor dar nu au mai urcat sus, la “conducere”.

În Japonia unul din băieții de la vapor a cumpărat un scuter vechi. Că în Japonia erau o mulțime de motorete, de scutere mai vechi. Le dădeau mai pe nimica. Scuterul l-a cumpărat de la un orașel vecin. Era o altă insuliță decât cea la care era tras vaporul lor. Între insulițe un pod. Omul și-a luat scuterul, nu circula, trebuia să-i facă ceva reparații și l-a dus de coarne peste pod. Și ce crezi, vine poliția, îl umflă, îl ține trei ore la ei. Nu ai voie cu motoretă dusă de coarne pe pod! Până la urmă poliștii aduc o șalupă ca să-l treacă cu motoreta pe sub pod. Dar pentru treaba asta șalupa îi ia omului o taxă de 100 de dolari.

- Eu în Japonia am luat o motoretă din grădina unuia, era stricată, mi-a dat-o pe gratis. Am reparat-o și am ajuns și eu la poliție. Că circulam doi inși pe motoretă - și nu era voie - și fără cască. Ai noștri în Japonia au cam dat cu jula. Și când s-au prins japonezii că le dispar lucrurile ce crezi că au făcut? A venit poliția la vapor și nu a făcut percheziție. Le-a dat tuturor câte o hartă a orașului cu un traseu tras cu roșu. Numai pe acolo puteau să circule românii și nu aveau dreptul să te abați sub nici o formă. Poteca ciумаților.

Banul este ochiul dracului

Singapore. Visul meu dintotdeauna. Unul din polii inaccesibilității absolute. Ceva cam ca formula din “Pisicile aristocrate”: champagne, champignons et Champs Élisées (șampanie, ciuperci și Champs Élisées).

Auzi tu, am ajuns la Singapore!

Mă întorc din oraș, plutind, deși căldura grea mă plesnește în creștet. Gâfâi de căldură, ce importă!

La cheu un tablou straniu. Aproape toți sunt grupați la bordul dinspre cheu, mai mulți privesc în apă cu binoclul. Ce dracu mai este și asta?

Comandantul nostru nu e un om prea curios. În tot voiajul nu a coborât și nu va coborî la uscat. Nici măcar la Singapore. Dar are ochiul ager. Între bord și cheu a observat că plutește ceva. Un fișic gros de bani. Marinarul e dintotdeauna cu foamea în gât. Foamea de bani “străini”. Bani înseamnă bere, femei, buf.

Convingându-se că sunt bani, Titi, comandantul l-a trimis pe “Dolănescu”, secretarul de partid - într-o chestiune atât de importantă, de încredere, cine, dacă nu el? - după o soluție improvizată de “rescue”: două picioroange de bambus prelungind mânerul unui clește.

Să te bagi să iei banii nu ține - oricând poți fi strivit între cheu și bordul metalic. Și apoi e o murdărie! Apa de port e totdeauna murdară. Dar, totul până la banii! De pe bord se aruncă în mod neașteptat o plasă de cranic, care deservește macaralele de bord, o rudă după aspect a vechilor plase de abordaj.

Mic, negru, agil ca o maimuță Doru - timonierul coboară pe plasă și... pune mâna. Fișicul este recuperat, gros.

Acum să te ții. Va fi lupta între prioritatea ochiului (Titi, comandantul) și prioritatea mâinii (Doru - timonierul). Lupta între ierarhie și parale. Oare ce simte Doru când pune mâna pe ghemotoc? În capul lui probabil se întretaie cu viteză astronomică cum să-l tragă în piept pe Titi, cum să nu împartă cu conducerea.

Dar conducerea? Titi se agită pe punte precum cocoșelul, excitat peste poate.

- Este lege ca tot ce e marfă (!) găsită, îți aparține!

Fișicul e gros. E drept că nu sunt dolari singaporezi (doi la unul american) cum ne așteptam cu toții, scrie în chinezește, dar este vorba de valori mari: 500.000!

Uite că scrie și ceva în engleză. Hell money - banii dracului! Toată lumea înțelege că e ceva necurat, și la propriu și la figurat. Tally-manul (pontatorul singaporez, chinez; din locuitorii insulei 85% sunt chinezi) vine și ne lămurește târășenia.

- Este un vechi obicei chinezesc să arunci bani "răi" (special confecționați) pe apă ca să-ți vină bani buni.

Toți sunt dezumflați. Unii râd, alții râd cu jumătate de gură.

Titi și Doru - timonierul își reintroduc ghearele în pernițe și se pregătesc să toarcă blând.

Hell money. Banii iadului.

Uite așa, departe de casă, românul reafă de la chinez cum că "Banul este ochiul dracului".

Baraterie la firul ierbii

Barateria este un termen mediteranean, de origine obscură. la sfârșitul secolului XIII a pătruns în limbaj cu semnificația de înșelătorie. Astăzi în dreptul maritim termenul de baraterie înseamnă acte frauduloase "ex malificio" săvârșite de comandant sau echipaj cu intenția de a prăda, avaria sau distruge nava și/sau încărcătura ei.

Românul practică barateria la firul ierbii. Ca furnicuța. Cară discret și pe măsură din marfă. Cât să nu se cunoască. Căci vaporul este o magazie plutitoare. Și dacă ești magazioner, nu din lăcomie, din respect față de propria persoană tot trebuie să te lipești de ceva.

... Era prin 67-68. Ce vremuri! Căram alune din Vest Africa. Pe comandă, dimineța, nu se mai mătura, se rânea. Ne întâlneam cu pescadoare de ale noastre. Noi le dădeam o barcă cu saci de alune, ei două-trei bărci cu pește. Proaspăt, că atunci aruncau traulul, special pentru noi.

Dacă transportai zahăr, tot bine. Se transporta pe vremuri o grămadă de zahăr din Cuba. Dacă nu aveai alambic se făcea, că de aia ai mecanici la bord. Și gata băutura. Doar ceva fructe să mai pui înăuntru, să dea aromă.

Pe mineraliere problema cade. Că doar n-ai să mănânci minereu...

- Ei cum căram noi acuma, în voiajul ăsta, tapioca și cereale... Sigur că e mai bine pe cargouri. Că aici nu prea ai la ce te lipi. Dar sigur am fi putut lua cinci purcei, îi băgam la bazinul de înot de la pupa și le dădeam tapioca. Îi creșteai până la 120-150 de kilograme și-ți făceai treaba.

- Dacă umbli prin marfă ai uneori surprize de nu te aștepți. Au făcut unii Nord America cu Cuba. Și le-a băgat în magazie o mașină așa, mai specială, la americani. Furgonetă, geamuri mate, se vedea numai dinăuntru, închisă. Dar băieții au intrat blat în magazie, aveau ei găurile lor, au studiat-o, de plictiseală au deschis-o. Plină de scule electronice în interior. S-au jucat pe ea, au învârtit de volan. La Constanța - nenorocire. Era o mașină cumpărată pentru Secure, de filaj. Și când s-au prins că s-a umblat la ea, au turbat Aia. Și ce a început, măi tătucu...

Mașină second hand

Rio Grande, Brazilia.

Un orașel cam cât Tecuciul la vărsarea sistemului de lagune din partea cea mai de sud a Braziliei (unde dracu am ajuns, mai avem puțin și cădem de pe hartă, zice unul nostalgic privind planiglobul în careu). În stația de autobuz intru în vorbă cu doi ruși de pe "Ceapaevsk" - mecanic trei și ofițerul doi punte. Ne-au agățat ei, în engleză. Navigă pe vapor rusesc sub pavilion cipriot. Au venit cu avionul de la Odessa la Kapetown, să prindă vaporul, au fost apoi la japonezi. Acum merg pe Pearl River, în China. După care vaporul urma să fie cumpărat de indieni și ei plecau cu avionul acasă - de la Singapore, Bangkok nu știau încă. Marea lor problemă era că își cumpăraseră, fără să știe de vânzarea vaporului două mașini Mitsubishi cu volan pe dreapta, vechi de opt ani. Acum e musai să le vândă, altfel trebuie să le arunce la bălță. Comandantul nu le mai tolerează pe punte.

- Le dăm cu cât le-am luat, 450 de dolari. Automobilul e bun, eu l-am ales, că doar sunt mecanic.

Dar, sunt trași la estacadă, optzeci de metri de mal, mașinile trebuie descărcate la barjă. Ar fi vândut mașina și aici dar barja este foarte scumpă. Nu sunteți interesați?

*
* *

Port Koper, Slovenia, 1992

Primesc vizita colegului meu, asistent medical pe "Drăgănești" 4500 tdw. Smolit, mustață subțire, mai tânăr ca mine.

Ultimul voiaj l-a făcut cu Sălaj 7800 tdw. Un an fără două săptămâni! Unsprezece luni și jumătate, departe de casă.

A cumpărat o mașină second hand, la mâna a doua. A amarat-o cu saulă în fața castelului. Patru luni a purtat-o cu el. Furtuna i-a prins pe Marea Egee. Mai aveau zecă ore până la Dardanele, mai puțin de două zile până acasă.

Pe punte o mulțime de mașini ale echipajului. Au scăpat numai cele amarate la pupa și cele din spatele vinciurilor de la prova.

Au fost distruse atunci șapte mașini. Trei s-au suit una peste alta. Cea de jos a ajuns să aibă până la urmă o grosime de vreo 40 de centimetri. Au aruncat-o în mare, nu mai era nimic de recuperat. Cel ce îmi povestește detașat întâmplarea a rămas practic fără caroserie. După drumul lung de un an a plecat aproape imediat în voiaj, să se refacă și să-și ia piesele lipsă.

Navigă de două luni, nu a primit nimic încă din drepturile în valută și nici nu se știe când le va primi, compania are dificultăți...

*
* *

Olanda, 1990

Mașinile de mâna a doua se dădeau pe atunci mai pe nimic. Nu descoperise încă Europa piața Estului postcomunist - cum au descoperit-o cum au săltat prețurile. Erau la bord 21 de mașini! Parcă transportau mașini uzate și nu altă marfă. Unul din băieți a luat un VW pe motorină. Mașina era în foarte bună stare dar avea ceva probleme la partea electronică, avusese un scurt circuit. De reparat ar fi fost simplu - toate cablajele sunt marcate cu culoare. Și în librării găsești și cărți de service: marca și intervalul de ani. Splendid organizat. Ne-am dus și noi la librărie.

- Cât v-a costat?

- Nu ne-a costat nimic. De costat ar fi costat 20 de guldeni. Dar am lucrat cu lama pagina cu schema electrică. Românul se descurcă dom'le!

La cravată

- Nu vezi cum a ajuns flota? Cum vine sâmbăta poziția navelor cum te prinzi că sunt cel puțin două nave trase la remorcă. Cârnatul veseliei! Dacă îți cade motorul principal, lucru deosebit de periculos căci ajungi să fii jucăria și eventual victima valului, dacă nu poți repara singura șansă este să fii tractat, să te ia la cravată.

- Ați fost vreodată tractați?

- Acum opt ani "Callatis" s-a imobilizat la ecuator. I s-a gripat axul portelice. Întâi l-a tractat o navă similară de 55.000 tone. L-a tractat greu, s-au rupt și remorcă și parâme căci, aici e paradoxul, totdeauna trebuie să te tragă unul mai mic ca tine. Dacă e mai mare întinde remorca și o rupe; dacă e mai mic îl tragi tu înapoi dacă e cazul. Apoi "Callatis" a fost preluat de o navă de 25.000 de tone, a mers foarte bine. Final, în Mediterana, l-a preluat un remorcher de opt mii de cai putere, numai forță e remorcherul ăsta, nimic altceva. Oricum, tractat întârzierea nu a fost prea mare. Nava a ajuns la Constanța în loc de nouă zile în paisprezece. Remorcherul salvator are un fel de dinamometru la remorcă, ca o mulinătă. Dacă sarcina e prea mare mai lasă ceva remorcă la baltă, scade - o strânge.

- Noi am tras la remorcă un "olandez zburător". Eram la uest de Bermude. Și am găsit un iaht destul de mare. "Silver shadow". Înmatriculat la Boston. Fără oameni. Cu ancoră de furtună. S-a lansat barca. Dacă erau bolnavi, muribunzi la bord? Nu era nimeni. Bineînțeles că băieții noștri s-au înfipt la pături, centuri, grătar. L-am luat la remorcă spre Bahamas dar a început bulăul și remorca s-a rupt. S-a luat legătura cu Bahamasul: știm, echipajul a fost salvat acum trei săptămâni de un vas chinez. Dați-ne coordonatele.

Romică Șoșu mustăcește:

- Cu cravata asta am văzut și eu Porto Rico. Am intrat în portul Ponce. Eram pe "Brănești", veneam din Venezuela spre țară. Și în Triunghiul Bermudelor am găsit "Baia Nouă" cu motorul blocat în blackout. Am remorcat-o în Porto Rico. Dar cum nu mai aveam combustibil ușor ci numai greu și mergeam, tractând, cu viteză mică ni s-au ancrasat turbinele. Și la plecare au luat foc. Au trebuit mecanicii să lucreze o săptămână să le curețe. Cu ocazia asta am coborât la țarm, din radă, cu șalupa, în două serii, la Porto Rico. Nu-i mare scofală, scump de-ți sar ochii.

Un comandant răstignit pe condițional

Comandantul nostru este răstignit pe condițional ca Cristos pe cruce. Vine în vizită la șeful electrician, se cunosc și din alte voiaje. Sunt și apropiați ca vârstă. Începe să-l întrebe cum se prepară laptele praf. "Mașina" și electricienii primesc lapte praf ca antidot.

- Pui două lingurițe de praf în apă fiartă.

- Dar dacă pui una ce se întâmplă? Dar dacă pui trei? Dar dacă apa nu e suficient de fiartă?

Ăsta a reinventat "If" al lui Kipling dar nu sub forma sfidării mândre a circumstanțelor adverse ci inventarea lor prin iscodire, o perpetuă străbateră a "Terra incognita, hic sunt leones"

Chiar că somnul rațiunii crează monștri.

Numai că cel ce acum frăsuiește angoasat pe "Dacă" la prepararea laptelui praf ar trebui să ia în caz "De" decizii clare, instantanee în situații atipice, decizii care pot implica și viața mea.

Lichidați martorii

... Am fost pe o navă mică, un "T" de 4800. Am încărcat marmoră din două porturi turcești și am dus-o la saudiți la Djeddah. Când eram la descărcare a venit agentul și ne-a spus că pe cheu sunt 1500 de tone de marfă pentru Istanbul. Marfă paletată, arătând foarte bine. O afacere. Ne pusese Dumnezeu mâna în cap. Am luat de trei ori, din timp, legătura cu NAVROM-ul dar ăia nu ne-au răspuns nimic. Când am terminat de descărcat marmora a trebuit să plecăm. Rada la saudiți se plătește iar de ancorat undeva în altă parte, pe aproape nu ai unde, ori sunt corali ori sunt adâncimi foarte mari. La Suez ni s-a terminat apa. Am cerut aprobare pentru apă. Nu ni s-a dat. Făceam - în restricție de apă - baie odată pe săptămână, supravegheați, să nu consumi prea mult. Se spălau oamenii marinărește, cu sticla.

Poate ție, doctore, nu ți se pare cine știe ce dar ia du-te și muncește în mașină, la 45°C și unsori și ai să vezi că nu-i chiar așa.

Navlu nu ni s-a dat. N-aveam ce să cărăm. Ni s-a spus să ancorăm undeva la sud de Cipru, să găsim noi un loc unde nu se plătește. Am găsit și am stat în locul ăla 20 de zile, fără să primim nici un fel de instrucțiuni. Părea că ne uitaseră. Și ni s-au terminat complet și apa și alimentele. Am anunțat, nu ni s-a răspuns. Atunci comandantul a intrat pe propria lui răspundere la Limassol. Dacă am intrat din proprie inițiativă în port în Cipru imediat s-au activat băieții din țară.

A venit radiogramă: Dacă stăteți așa de prost cu apa și alimentele de ce nu ați luat de la Suez? După ce am intrat în port, la o zi, a venit altă radiogramă: Procedați, goi, la Constanța. Când am ajuns la Constanța nu ne-a băgat în port ci ne-a trimis direct la încărcare, la Brăila. De ce tot cercul ăsta, doctore? Noi credeam că ăștia o făceau înadins să dea trășenia faliment și să cumpere ei navele. Dar uite că ne-am înșelat. ăștia nu făceau decât o lichidare “de catifea” a martorilor. Au făcut o afacere mai prost mirositoare cu grecii și cu o firmă a fostei Securi, și ca să nu se prindă lumea ce și cum au început să dea afară ofițerii. Primul lucru au scăpat de comandant, căpitan, șef mecanic. Comandantului român i-au oferit 900 de dolari, a refuzat și atunci au adus un sirian pentru 3000 de dolari pe lună. Întâmplător îl cunoșteam dinainte pe sirian și așa am aflat cât câștigă. Echipajului i-au oferit 400 de dolari pe lună. Asta în loc de 210 cât câștiga până atunci dar l-au cocoșat în așa hal, i-au urcat atâta în cârcă, încât oamenii au plecat. ăstora le rentează să aducă filipinezi. Filipinezii au spart piața muncii pe mare. Și dacă faci o afacere mai împuțită nici nu ciripesc. Că martorii în orice afacere deranjează.

De la frica-n sân la frica-n gene

Măine avem control “igienic” la cabine. Fac și eu parte din echipa doamnei învățătoare care controlează dormitoarele la internat. Sunt perfect conștient că este un gest pe undeva necesar, un vapor e totuși un vapor, că românul nu e neamț, că îmbarcarea este un consimțământ asumat la privațiuni și limitarea complexă a libertății, dar cu toate acestea nu-mi pot stăpâni greața și repulsia față de această agresiune fățișă a vieții private. Se va intra în toate cabinele deci și în a mea.

Să ne facem așadar o față comercială. Pe lângă spălat, curățat, șmotruit am și de fixat o grămadă de lemn desprins - sertare, uși de dulapuri... Așa am ajuns să-l invit pe meșterul lemnar, Țichirichi. Mititel, neras, nevrozat de un conflict prelungit cu șeful lui direct, nostromul, un om de uscat, reparator de sertare și clanțe la PETROMIN, la birouri, năucit de șase luni de navigație, traversadă oceanică după traversadă oceanică. După ce își face treaba îl omenesc cu un Ness, că altceva nu am. Și intrăm în vorbă. Și așa aflu Povestea. Povestea ce m-a descoperit mie-mi. Lemnarul îmi povestește de bunicu-său. Țăran cu ceva carte, bunicul lui Țichirichi a fost “scriptolog” la comuniști în primii ani când au venit ăștia la putere. Cu ce se ocupa nu e clar, în tot cazul făcea navetă Constanța-București. Bunicul devenit anticomunist feroce a murit în 1988, după ce a împlinit o sută de ani. Cu puțin timp înaintea morții, a murit conștient, și-a chemat nepoții să le spună că are el o “carte”. Un fel de memorii, informații, date ascunse în casa lui veche. Comuniștii o să cadă curând - spunea centenarul - să o recupereze și să o folosească.

Când moșul avea 82 de ani, prin anii '70 s-a mutat la oraș. Cu această ocazie a făcut o cerere să i se trimită pensia de la CAP Tașaul la Constanța. Și ceva nu a funcționat, pensia nu i s-a trimis. Atunci bătrânul a făcut o reclamație. După reclamație i-a venit răspuns și problema s-a rezolvat. Au mai trecut încă șapte luni și a venit Securitatea și l-a umflat pe bătrân. De ce? În urmă cu doisprezece ani scrisese bătrânul o altă scrisoare, pe care a semnat-o cu "Adevărul Poporului", a cărei conținut nu se cunoaște nici azi. În urmă cu 12 ani!

Și uite că cineva grijuliu, lucrând pe ansamblul întregii țări, tovarășii specialiști grafologi ai tovarăsei mătuși Secu' au reușit - în timp și spațiu - să pună lucrurile cap la cap.

Semănau câteva litere!

O performanță apropiată de debarcarea omului pe lună!

L-au ținut pe moșneag în anchetă, arestat, șapte luni. Au șicanat și pe toți cei șase copii ai lui. Tot la trei zile îi luau și îi frecau. În final i-au dat drumul, nu de alta dar avea 82 de ani. Nu știa ei că va trăi o sută. La eliberare arăta spectral și se ținea de pereți. "Securea" nu are numai mâna foarte lungă, precum gâtul girafei ci și o memorie de elefant.

Brusc simt că mă răcesc și timp de o săptămână nu mai sunt om. Și asta la doi ani după așa zisa revoluție și la capătul pământului, în emisfera sudică, pe un fluviu din Argentina! Și aici, departe de țară, așa cum unul își vede radiografia pulmonară cu leziuni tuberculoase mă descopăr: ÂȘTIA au reușit performanța pe care o ignoram. Mi-au băgat frica din sân în gene. Mi-au pătruns în cromozomi.

Nebuni pe mare

"Omul pe mare este o insectă pe un pai, când înghițit, când mort de groază."

**OMAR I (581-644), califarab ce și-a extins
imperiul pe uscat, cucerind Persia și Egiptul dar
a interzis orice expediție de cucerire pe Mediterana**

Atunci când ești trimis pe mare ești muiat în nebunie așa cum tocul este muiat în cerneală. După cum școala lui Creangă era "cumplit meșteșug de tâmpenie" marinăria în timp devine meșteșug de sminteală. Ești proiectat într-o meserie în care dacă nu te înecă valul te îneci în fundul paharului. Aceste concluzii nu foarte optimiste ne sunt furnizate de statistică și de psihologi. Statistica efectuată în Germania, căci neamțul este tipic și nu se teme de adevăr, arată că 40% din marinarii inapți de muncă suferau fie de tulburări psihice fie de alcoolism.

Frecvența sinuciderilor pe mare este de trei ori mai ridicată decât la cei aflați pe uscat. Alcoolismul în flotă este o boală psihică profesională nu un

viciu. Majoritatea cazurilor de înec și aproape jumătate din sinucideri s-au produs la indivizi în stare de ebrietate.

Incidența bolii mentale, a anxietății și a stărilor paranoide la marinari este mult mai mare decât la cei ce trăiesc și lucrează la uscat.

Expertul naval și psiholog totodată, neamțul Cristoph Groth a dat o denumire științifică “mașinii de tocat mințile” numită vapor. După Groth navigația se desfășoară în contextul psihologic definit ca “Situatie psihică extremă”. Situația psihică extremă este cocktailul realizat de monotonia voiajelor lungi, contactul permanent cu aceiași oameni, izolarea mentală, frustrarea sexuală, grija față de cei de acasă, zgomotul, vibrația, scuturatură permanentă a navei clătinate de valuri. Asta zi și noapte, zi și noapte, locuind și muncind în același loc. Intri în cercul vicios - stressul și tensiunile psihice îți distrug somnul, oboseala nesomnului crește stressul.

Ajunge să-ți fie greață și de tine și de ceilalți, prea vârați în spațiul și în viața ta. Nu poți evada decât închizându-te în tine și cel mai bine te încui în păhăruțul în care lichidul binefăcător te privește prietenos, complice și securizant.

Retragerea în privat, ghemuirea în propria personalitate face ca deseori semnele de alarmă ale omului luat de valul nebuniei să dispară și el să se manifeste brusc, violent, căzând în așa numitul colaps mental.

Atunci poate face brusc, neașteptat, ce nici nu ai bănuî: să se sinucidă, să dea cu cuțitul, să muște colegul: eu am îngrijit o plagă mușcată a mâinii, operă a unui domn ofițer de marină.

Desfășurarea clasică a crizei este agitație, neliniște, nervozitate accentuată urmată de tulburări ale somnului, retragerea în privat, închiderea în sine și abuzul de băutură, “ciuciumarea” cum o definea unul din colegii mei de voiaj. Apar și cenesstopatiile - boli și suferințe închipuite - dureri de inimă violente la oameni tineri care numai dureri de inimă nu sunt ci porți de evadare ale nebuniei care începe să coacă în tine.

Într-un voiaj de opt luni cu acostări rare și scurte am urmărit fascinat și dezgustat cum toți încet, încet, fiecare în legea lui ne prindeam în hora nebuniei.

- Iar l-a prins flama pe unul... comenta jumătate compătitor, jumătate detașat, ca unul ce numără rațele căzute în bătaia puștii, colegul meu de cart Romică Șoșu.

Numai că eu, țimonier improvizat, stând zilnic câte patru ore în întunericul nopții în comandă șimțeam cum încet-încet flama îl prinde și pe Romică și pe mine... Atent să nu ajung să iau pastile anxiolitice, să nu îmi rod prea tare cu alcool ficatul și așa destul de bolnav, citeam, scriam, îmi făceam program cu câinele. Medice, cura te ipping. Doctore vindecă-te singur. Numai să poți.

Ce se întâmplă dacă în condiții de automatizare crescută, așa cum se profilează tendința actualmente, pe puntea de comandă va sta un singur om? Iată ce au arătat studiile în cazul “de veghe de unul singur” în special în condiții de noapte.

Datorită monotoniei apare o dorință irezistibilă de a face orice altceva decât de a urmări navigația, situația navei pe mare. Obligația de a sta treaz și reactiv în condiții de monotonie devine o tortură. Ecranele, luminile, apanajul tehnologiei moderne sunt un factor psihic de perturbare al procesului de veghe. Apare credința illogică că "oricum nu vine nimeni din partea asta", supraevaluarea fără nici un suport a propriei intuiții. Mai mult, formă de nebunie curată, concubinajul prelungit stress continuu-monotonie face ca atunci când se întâmplă ceva grav faptul să fie receptat ca o ușurare. Există evitări la mustață, coliziuni corectate la limită realizate de o pulsione semiconștientă. Procesul este cunoscut la operatorii industriali dar s-a observat și pe puntea de comandă a navei. Patologia anahoretică dublată de responsabilitate duce la apariția individului anxios-agresiv. Îngrămădește într-un spațiu îngust câteva zeci de indivizi anxios-agresivi, ține-i acolo suficientă vreme și poți fi sigur că numai bine nu va ieși.

Fantasma este însoțitorul nostru de zi cu zi. "Biruit-a gândul" zicea cronicarul. Dar gândul poate să biruiască și pe om, gândul poate să ucidă. Un laureat al premiului Nobel, Hans Selye care a introdus în medicină teoria stressului și a reacției biologice la stress a documentat și faptul că pe plan psihologic cel mai important lucru nu este ce ni se întâmplă ci maniera în care o interpretăm. Mai mult, Selye a obiectivat strânsa intercorelare a celor trei canale de răspuns ale organismului la solicitările mediului exterior: psihic - sistem nervos, glande-sistem endocrin și cheia ființei noastre biologice - imunitatea, cea ce ne păstrează individualitatea și ne apără de "străini", gardiana selfului, adică a sinelui. După cum reacționează pe cele trei canale de răspuns biologic există două mari categorii de indivizi. Falșii calmi, așa zișii introvertiți, prin mecanismul hormonilor corticoizi ("cortizonul" produs de glanda suprarenală proprie) își deprimă imunitatea. Efectul este un fel de SIDA temporar, mai blând, realizat pe cu totul alte căi, dar cam cu aceleași rezultate; așa apare cancerul, organismul devine fragilizat, susceptibil la boli. Extrovertiții, cei ce izbucnesc, explodează, varsă adrenalina în sânge;ăștia fac infarcte sau alte accidente cardio-vasculare.

Spaniolul Gongora spunea că memoria este un fenix negru. Fenixul este pasărea mitică care renaște din propria cenușă. Gândul uneori îmbolnăvește, uneori chiar omoară.

Stress? Stressul ăsta are multe fațete, multe componente dar nimic nu e mai stressant - s-a dovedit - decât să muncești ore lungi, pentru bani puțini pe o navă nesigură.

Zi-i mamă curvă că altfel zice ea prima

Comandantul:

... Eu nu am vrut să vin că știam că aici sunt scandaluri și beții. Vorbeau fetele la birouri, răsuflase, că totul se află. Și i-am spus directorului:

- Măi Vali, eu am avut grijă de tat-tu, era nostrom, unde mă trimiți mă, cum ai tu grijă de bătrânețile mele? Că după șase luni de voiaj la toți ăștia li s-a urcat rahatul la cap. Pe listă cine să plece erau patru comandanți. Dar n-a plecat nici unul. Unul era prea bețiv și la uscat îl ținea nevastă-sa în frâu dar pe vapor numai beat umbla. Altul a pierdut în mare un capac de magazie. A rămas magazia fără capac. Are câteva tone un capac. Dacă o lua cumva spre bordaj îl spărgea. Și dacă ai marfă și dacă n-ai marfă e rău. Face gaură de apă și să te ții...

Un echipaj de bețivi și șopârle veninoase. La toți li s-a pus belciugul în nas de sus și acum umblă și-și pun unul altuia. Ofițerii aleargă după popularitate ieftină bând cu echipajul, fac dilaila împreună și nu țin aproape de comandant. Și după aia se miră când nu sunt respectați sau sunt insultați.

Gică marinarul, pilot:

... Tot îi fac eu ăștia de petrecanie. Din toată sărăcia mea oi găsi eu o sută de dolari să cumpăr o grenadă, să i-o bag în buzunar.

Bancul prinde, se răspândește precum conținutul unui pahar vărsat pe sub uși închise. La careul ofițeri se face o chetă simbolică pentru grenadă. Unul se înscrie cu zece parai, altul cu douăzeci. Exorcizare prin mimare. O grenadă pentru comandant.

Nostromul:

... Comandantul ăsta este ca fostul secretar de partid de la GAS Urleasca unde lucra taică-meu. În 1966 când a venit Ceaușescu, ăsta - țigan fierar, băga frica în toți - s-a ridicat și a zis:

- Tovarăși să facem cum a zis tovarășul secretar general Ceaușescu să fim cea mai modernă, avansată și retrogradă țară!

Până aici i-a fost. A încurcat cuvântul. Și a doua zi a dispărut. Nu l-a mai văzut nimeni.

Romică Zarganul:

... ăsta, doctore, este nebun. Să mor eu, să-mi..., să nu-mi văd părinții - își face o cruce largă - dacă atunci când ajung acasă nu mă duc peste tot și spun, că mai cunosc și eu lume, ce-i cu ăsta să nu-l mai trimită să nenorocească oameni. ăsta nu știe nimic, se uită în carte, o deschide și spune. Dar dacă îl întrebi ce-i cu cartea asta cu cincisprezece pagini mai încolo, nu știe.

Nostromul:

... Fugi de aici că nici ce citește nu înțelege. ăsta e ca un cal care se sperie de mașini și de oameni și căruia îi pui ochelari, să vadă numai direct în față.

Ăsta are un singur scop: să scoată pe cineva așa de tare din sărite încât să-l pocnească. Și apoi să-i trimită pe toți cei vechi, din vechiul echipaj, acasă cum că au complotat contra lui și sunt incompetenți. Știi eu ce-i cu el. Asta e comunist înfocat, din ăia a lui Dej. Asta a făcut marinăria la armată. A urcat dar nu știe nimic și-i urăște pe toți. Când a venit la vapor ne-a scos pe toți la muncă pe covertă și a zis: "Ța să vedem ce vor soldații ăștia" că tot cu armata în cap a rămas. Eu am avut cu el un conflict că a zis că hârtia igienică e prea subțire, că am furat din fiecare rulou, că de ce rulourile sunt prea mici. Nu vede animalul că e sigilat, lipit? Asta e ca socru-meu, Bratu, comunist înfocat. Că ăla avea patru clase și a fost secretar de partid al raionului Făurei. Era sudor, învățat la patron. Bețiv și rău. Făcea parte din echipa fulger de colectivizare și în satul Grădiștea de Brăila l-a închis pe propriul lui frate într-un butoi, a bătut capacul și l-a rostogolit că nu vroia să se înscrie în colectivă. În toate satele cel mai tare și-a asuprit rudele. A murit beat, în șanț și nu au venit nici frații lui la înmormântare. Pe ăsta după secretar de raion l-au făcut director la Șantierul naval, bea și de știut ce să știe cu patru clase ale lui, după aia l-au dat jos și l-au făcut șef serviciu aprovizionare, apoi maistru și în final l-au dat afară de tot. A fost de trei ori la dezalcoolizare dar degeaba. Eu când am văzut cum a ajuns am zis să-i iau haine, cravată, pantofi că nu avea nici izmene-n cur. Și ăsta ca mulțumire mi-a zis lipovean îpuțit! Auzi mie, om gospodar, care aveam casă cu etaj să-mi spuie așa! L-am avertizat: Dacă îmi mai spui odată te bat de te rup. Și a spus. Și l-am rupt. Două băți i-am tras. Nici nu am fost la înmormântarea lui. Comandantul ăsta e la fel.

Gică telegrafistul, sumbru:

... Dacă ăsta ar face la o companie străină valuri ca aicea îl lasă lângă vapor.

- Cum adică?

- La baltă. Când eram în Marea Roșie am primit nu știu câte avize "om la apă". Chiar or fi căzut toți ăștia, așa, singuri în apă?

Un timonier:

... Ăsta? ăsta a venit cu o mulțime de cărți, zice că citește. De fapt știi ce face ăsta? Pune cartea deschisă pe masă și apoi trage sertarul spre el. Pune în sertar vreo șapte-opt păhărele, le umple cu whisky și apoi merge și deschide yala. Și începe încet, încet să le dea pe gât unul câte unul. Și când a terminat șirul repetă operația: închide yala, trage sertarul...

Un marinar:

... Dacă aveam în viață noroc de bani cum am avut noroc de proști până acum eram milionar.

Ăsta de frică cere mereu instrucțiuni. Întreabă de zece ori și înțelege odată. Nu are de fapt nici un defect în afara ăluia că s-a născut.

Eu:

- Și totuși ce se întâmplă pe vaporul ăsta?

- Oi avea eu doctore două clase mai mult ca trenul dar nu sunt prost. Am școala vieții, am trecut prin toate. Știi cum e aici? Se bat două țate și fiică-sa de pe margine spune:

- Zi-i mamă curvă că altfel zice ea prima!

Cine bea apă din tanc

Cine bea apă de tanc nu se mai face om. Rămâne cu nostalgia vagabondării pe apă, îl trage ața înapoi.

Petrică brutarul - pe orice vapor e o brutărie, nu poți să cari pâine cu tine, cari făină - m-a pus o dată pe gânduri: ce se ascunde sub formula "Cine bea apă de tanc..."

- Marea e rea. Marea te fute!

- Cum?

- Apoi dom' doctor ori ajungi bețiv, ori ajungi fără familie, ori te dezveți să gândești și ajungi ca Mitică Marinarul care nu bea, nu fumează, nu cheltuiește, vorbește greu și de gândit, gândește și mai greu.

Asta e. Dacă "bolnavul de mare" nu e bolnav de nostalgie ci suferă pur și simplu de tentația reduccionismului?

Complexul deținutului. Iată ce spune despre el Adam Michnik: "Deținutul se particularizează prin ușurința sa de adaptare la condiții de carceră. El e conștient că va avea ce mânca și unde dormi. De aceea, odată eliberat din închisoare dar privat de garanțiile carcerale el fuge de libertate conform definiției clasice a lui Erich Fromm".

Te dizolvi, îți pierzi ego-ul ca un săpun scăpat în cadă.

Unii sunt perfect conștienți de complexul deținutului.

- În meseria asta trebuie în orice clipă să te autodepășești, să nu te lași să decazi. Că altfel azi nu te bărbierești, mâine nu măture prin baracă...

Debarcare prin evadare

- Un negru noaptea se recunoaște după albul ochilor și după dinți. Tu, numai după albul ochilor...

Romică Zarganul, timonier, este antracit și edentat.

Băiat bun, ține la glume, nu se supără prea tare.

Are peste douăzeci de ani pe mare, a fost secretar de partid, te atacă dacă te iei de comuniști (adică cine te-a făcut doctor, nu ei?). Din când în când e țeapăn când scapă la băutură dar suflet bun și ce povestitor!

... Eram pe "București". Nava fabricată în 1961 la Rieka, pe Adriatică, la sârbi. Solid ca un tanc. Greu să-l rupă valul.

Era îmbarcat pe el, în primul său voiaj, un sudor. L-au ambarcat ca ofițer mecanic III stagiar, asta pentru că fusese ofițer în armată. Se mergea în Anglia. Furtună în draci. Cinci zile și cinci nopți nu a dormit nenorocitul, stătea cu curul pe treptele de la scara ce ducea în comandă.

- De ce nu dormi, Nea Cutare?

- Măi Romică, mi-e frică că se rupe și se duce la fund când dorm.

Cum a ajuns în țară, cum a pus piciorul pe pământ, nenorocitul ăsta n-a mai venit nici la tură. S-a debarcat prin evadare...

Am cunoscut și eu un evadat de pe vapoare. Era un coleg, medic stomatolog, director al unei Direcții Sanitare Regionale din Ministerul Transporturilor.

Un tip amabil, fin, politicos care mi-a relatat personal evadarea. Dornic să vadă Canada și-a aranjat cu greu un voiaj pe un Ro-Ro. Navă bună, nouă, dar traversadă de iarnă în Atlanticul de Nord. Marea, montată. I-a luat câteva zile la tăvălit și odată a început să bubuie. Parcă bătea cu ciocanul numai că ciocanul avea câteva tone bune. Se dezamarase un container și a luat-o la jucat prin cală. Să-l prinzi și să-l legi, să-l reamarezi adică, nici vorbă. Că bolovanul ăsta nu stătea pe loc, îl juca marea. Au trimis un om să inspecteze la fața locului. Bordajul navei este dublu, este ca o nucă cu coajă dublă care menajează o pernă de aer - dublu fund.

Numai că dublul fund fusese deja spart, berbecul de oțel deschisese învelișul interior. Dacă îl sparge și pe cel exterior.... Până la continentul american sunt câteva zile bune de marș, furtuna nu se domolește iar berbecul bubuie în cală la fiecare val...

Până la urmă cu frica morții în sân au hotărât o manevră mai mult decât riscantă, să întoarcă vaporul pe val.

Una este când valul te lovește din pupa și cu totul alta când o face din travers, mai ales dacă ești lovit într-o aripă...

A întoarce pe val pe furtună înseamnă să riști să te răstoarne.

La a doua încercare au reușit.

Au întors, au luat-o înapoi și au ajuns în Irlanda.

Aici doctorul meu a luat primul avion și s-a întors în țară. Gata cu navigația!

Peste un an revenind la Constanța și vizitându-și colegul de la Spitalul Port s-a gândit să facă o vizită și pe un vapor.

Cum s-a suit pe puntea unei nave nemișcată, la cheu în Constanța, cum s-a apucat să verse incoercibil, fără puțință de oprire.

Evadase omul în Irlanda dar uite că nu evadase de tot.

Levitație

“La scuteală” - ancorați între insule, fugind de furtunile ce mătură cu încăpățănare viitorul nostru drum.

Sunt undeva Departe, atârnat într-un timp dilatat și parcă fără consistență - nici nu mai știu câte zile au trecut de când stăm în lanț și câte vor mai trece până ne vom urni - și a-topic, nu am deloc simțământul că sunt la țărmul Chinei și cam spre capătul de sud a lungului șir de insule ale Japoniei. O îndobitocire a ritmului celor două mese (dimineața nu mă scol, mă culc târziu, de altfel nu mai am nici ceas - l-am vândut pe cafea), conspectări din cărți mai mult sau mai puțin utile, și gânduri care încep să se înfășoare obsesiv în anaforul ideii de eșec. Poate cea mai puternică senzație de străin și straniu totodată a fost o pasăre măricică, cât o pupăză, poate și mai mare, cu ciocul puternic recurbat, ghiare lungi, maron cu cenușiu. Grasă. Ne priveam drept în ochi și nu mișca. Părea greoaie și o proastă zburătoare. Ce cauta aici pe vas? Venea de pe insule? Țărmul chinez nu se vede, e departe. Suntem practic la mare liberă cu fund puțin adânc. Insulele la marginea cărora stăm, împreună cu mulți alții căci furtuna ne-a înghesuit pe toți la locul de fereală, le vedem când într-o parte când în alta, după cum ne rotește curentul care se schimbă la maree. De obicei se văd cenușii, într-un singur plan. Spre seară, când soarele apune, se tridimensionează, devin machetă. Noaptea pe una din insule pâlpaie farul.

Apusuri cu irizări portocalii-roșiatice între nori înecă tonurile evanescente ale acestora în toate griurile posibilului. Uneori soarele ne apare la apus ca un disc roșu jumătate scufundat în apă. Imagini, gânduri obsesive și în rest un timp vid. Apă nu mai avem, am intrat în restricție. Se dă la prânz apă câte un sfert de oră. Uneori și seara. Apă caldă oricum nu mai e. Apa minerală este pe terminate. La fel și răbdarea.

Pe navă crește tensiunea între comandant (care oscilează între cele două replici favorite și aproape unicele cuvinte pe care le rostește: “Mișunat” spus cu un aer de Pinocchio și “Niște ticăloși”, scârbă și năduf din vârful buzelor) și oamenii de la bord. Ura se încheagă ca gelatina într-o răcitură.

Prietenul meu Ciobi, ofițer pūntist, este furibund:

- Voiajul abia începe. Să vedem ce mai scoate bălăriosul ăsta. Țsta nu înțelege că și la curve fuți, fuți dar o mai privești și în ochi.

Când și cum vom intra în Șanghai, mister.

Dinții mă jenează, gingiile sunt mereu inflamate. Și nu am decât două luni de când am plecat de acasă.

Departe de lumea dezlănțuită

Mecanicul unu, subțirel, cu un aer hieratic, desprins de aici și acum, se plimbă, de parcă brodează, cu bicicleta pe punte. Bicicletele au fost furate de echipajul precedent în timpul lungii staționări pentru reparații în Coreea de Sud. Plecând acasă cu avionul nu au avut cum să le ia cu ei, le-au lăsat la bord. Bicicleta merge când pe un bord, când pe celălalt ocolind cu grijă gurile de la tancurile superioare.

Sus în comandă, spectacolul privit ca de la balcon irită:

- Doctore, ia dă-i ăștia niște pastile.

- ăștia trebuie să-i întinzi o sârmă, să vină în bot.

Între timp, dezbrăcat, doar în slip, subțirel mecanicul unu se învârtește, se învârtește, se învârtește...

La masa de seară în careul ofițeri comandantul i se adresează oficial:

- Vă rog foarte mult să nu mai faceți curse de viteză cu bicicleta pe punte.

Mecanic unu e funcție mare; ăsta e în plus ca toți oamenii scunzi și slăbuți ambițioși, înfipt, priceput în ale meseriei. Să-i cadă falca de uimire și indignare: nici cu bicicleta nu are voie să se dea în timpul lui liber?

- O să dați peste o pată de ulei și vă rupeți gâtul sau cădeți peste bord.

- Da' ce, eu nu văd pata de ulei dacă este?

Tonul nu poate fi politicos, îl gâtuie indignarea, dar nu îndrăznește să fie explicit agresiv. Încă nu și-a revenit din uluire.

- Chiar dacă nu e pată de ulei sunt o mulțime de ieșituri metalice..., conchide categoric skiperul.

- Bine dom' comandant, răspunde cu o demnitate în bernă și cu ură stinsă strângându-și dințișorii "Unul".

Când iese din careul ofițeri eu, curvă ca întotdeauna, bag din top:

- Dacă moare intră în Guinness Book ca primul deces prin circulație cu bicicleta în mijlocul oceanului. Ajungem celebri.

Comandantul, curentat la imaginație, înnebunește,

Până la urmă se dă o interdicție parțială - Georgică, mecanicul unu nu are voie să circule rapid cu bicicleta, numai încet.

- Ți-a săltat tat-tu mare carnetul!

- A trecut scafologul la delicatețuri. Până acum s-a luat de motorști și marinari, acum papă un ditamai mecanic unu.

Fuck your mother

După-amiază de plictiseală în Mediterană. Hulă, mergem când ușor în sus, când ușor în jos (de ruliu ne scapă vântul care ne susține dintr-un bord) mare cenușie, vânt, ceva-ceva soare, câțiva colegi de drum la orizont... Stau în comandă, la palavre, și alea leșinate cu Costică treiul de punte. Om plăcut, liniștit, discret, Costică și el fără chef de nimic la ora asta. Am mâncat, ne trage la somn. Apare și Dorin, ofițerul electric, în pufoaică albastră. Trebuie să schimbe becul la lumina de la catargul pupa. N-are nici o chemare pentru treaba asta. Urcăm și coborâm destul de țeapăn pe val iar sus, pe catargul metalic, se ajunge pe o scăriță fără balustradă.

- Băi Costică schimbă și tu vreo douăzeci de grade de drum să mai cadă balansul până îmi fac eu acolo, sus, treaba.

Ies în frig, reintru în comandă... Și lânzezeala se sparge brusc ca un geam lovit de cărămidă. E arrivato Zampano!

Ușa comenzii se deschide brusc și intră, luând benzi de treizeci de grade, comandantul. Barba mare, alb cu negru, este încălцитă. Ochi, ușor bulbucăți - hiperemici.

- A.... a, doctorul! Cântă doctore o melodie din județul tău!

*Instinctele vechi, vagaboande
Fac lanțul rutinei să sară
Din somnul de veacuri atuncea
Trezită-i sălbătica fiară*

Ați citit "Chemarea străbunilor" a lui Jack London? Că de acolo-i catrenul. Comandantul se trage din marile familii boierești române, din ambele părți maternă și paternă este legat de elita mediilor universitare, a terminat un liceu faimos din București, este cult, iar ca meserie... marea n-are taine pentru asta mi-a zis odată un coleg ofițer care nu-l înghițea. Așa că marea chiar că nu avea taine.

Dar după mulți ani de stat pe mare comandantul a căzut sub presa infailibilă a meseriei sale. Așa cum la abatoarele din Chicago, la un capăt intră porci și la celălalt ies cârnați și terțium non datur și pe mare evoluția individului este one way. One way, sens unic în marinăria prelungită este aplicarea practică a principiului "Don't drink water fisches fuck in it".

Nu beți apă că în apă se regulează peștii.

Comandantul a optat pentru o soluție alternativă.

Jocurile sunt făcute. Costică se zgribulește ca un pisoai în preajma unui câine lup. Reușește totuși să fie politicoș și ezitant în replici.

Eu ce dracu să fac? Să-l chem pe secund? Ăla oricum nu are ce-i face, ghiuleaua e lansată și zboară acum pe traiectorie.

Dispare și apare din nou, cu o pălărie de paie fuziformă, cu boruri strânse în care este împletită o bandă verde, strălucitoare.

Indienii Siux au dezgropat securea războiului!

În dreapta noastră, navigând ceva mai rapid, un cargou.

- Ia ia-i Costică un relevment!

- Merge ceva mai repede și tinde să o ia spre stânga.

Comandantul ia receptorul de la radiotelefon.

Este politicos dar cu o voce ușor ezitantă:

- Small cargo on boardside water about three miles of us. This is Romanian bulk carrier "Cutărescu" calling you... Navă mică la trei mile aproximativ în babord...

Tăcere totală. Mai încearcă o dată, de două ori. Degeaba, ăia n-au treabă. Un mare fâs. Dom' comandant n-are cu cine să intre în vorbă. Și atunci simt cum începe să îmi fiarbă în sânge fermentul ăla parșiv care m-a băgat de atâtea ori în necazuri în viață, cum își face loc contrar logicii, prevederii și bunului simț, ca o micțiune imperioasă. Sunt în sfârșit ăla adevăratul, ăla represat de civilizație, ăla de care nu mă prea mândresc.

- Dom' comandant știu cum să-i fac să răspundă!

Îmi aruncă o privire scurtă, de parcă s-a trezit.

- Cum?

- Fuck your mother!

Lasă să treacă un minut, de parcă nici nu a auzit sfatul. Apoi, o trăneste. Treizeci de secunde liniște. Și, din difuzor, primim mesajul:

- Fuck you too!

Și apoi începe, di granda, ca la zile mari.

Noi îl rugăm să "kiss my ass" și "suck me". Ei o iau cu "romanian monkys", "romanian gipsy" și spunând în românește "Ce mai faci ma", "Ga-tă, Ga-tă", ne afirmă, în engleză:

- V-am regulat toate femeile.

La banii lor, nici nu mă îndoiesc.

În schimb noi ne interesăm cum mai stau cu SIDA și sifilisul luat de la Casino Constanța.

Skipperul o ia inițial cu greek monkeys, maimuțe grecești.

- Majoritatea marinarilor, doctore, sunt greci.

Eu trec și la Mahmud gipsy, țigani musulmani.

Furat de peisaj uit că suntem la coasta Algeriei, țară mahomedană. Și uit și că skipperul a dat inițial și numele navei. Așa că ăia ne știu, cine mai ascultă la radiotelefon dacă e pe aproape cât bate scula ne-a identificat, iar noi nu-i știm.

Lupta navală pe timpuri se făcea corp la corp prin abordaj. Îi vedeai la ochi. Apoi a apărut tunul, trăgeai la mică distanță, vedeai niște omuleți. Faza a treia a fost apariția artileriei moderne când tragi într-un vas aflat în afara vederii,

după orizont, ascuns de curbura pământului. Așa suntem și noi cu “small cargo”. Nu ne mai vedem dar ne înjurăm de aproape trei sferturi de oră.

Toate ar fi minunate dacă nu am fi pe security channel, canalul de radiocomunicații de urgență, canalul 16. Ori “16” e numai canal de contact și apoi fugi, prin înțelegere pe o altă frecvență. Dacă nu, ești pasibil de o amendă dură și telegrafistul de suspendarea brevetului.

Bietul om stă cu ochii sticloși, neputincios, privind cum ne dăm în bărci pe barba lui.

Dar ce distracție!

Hula de Las Palmas

Las Palmas e un loc unde obții greu aprobarea de intrare. Poți să îți dai seama că ai terminat alimentele, că vrei să repara ceva. Insulele Canare sunt loc tradițional de buf. Șefii știu asta. Și în plus când ancorezi în radă mai este și celebra hula de Las Palmas.

- Puțin probabil că se va coborî doctore, chiar dacă ajungem acolo. Hula e imensă și barca saltă jos-sus cu o amplitudine de metri. Dacă ești pilot, te-ai apucat prost sau nu ai urcat imediat, barca aruncată în sus de hula te poate zdrobi.

Oricum dacă oprim, oprim la întors, nu la dus. La dus suntem în balast, ieșim zece metri din apă. Dacă suntem încărcăți ieșim din apă doar doi-trei metri. Că la Las Palmas sunt femei, oamenii vin matoși din oraș și se urcă pe scara de piscină. Doar eu am fost de față cum erau doi să se zdrobească. Unul s-a înșurubat cu scară cu tot și urca între vapor și scară. Numai că, norocul bețivului, n-a pățit nimic. Altul, era director atunci (că după revoluție avem vreo 18 directori), tot pilot, când i-au strigat să se țină bine a luat mâna de pe scară să facă semn că el e “ăl mai tare din parcare”. A alunecat vreo trei trepte în jos, ținându-se cumva cu cealaltă mână. Dacă ajungea jos se zdrobea de șalupă. Când a ajuns sus, comandantul, cu care era prieten, cât era el de director l-a luat la șuturi în fund...

~

Pilot la Rotterdam

Cu șase ore înainte de a ajunge în gura fluviului spre a urca spre Rotterdam se telegrafiază la pilotajul olandez ETA - acronimul englez al Timpului Estimat al sosirii - cu o abatere plus minus o oră; mai mult nu se tolerează. Cel mult îți se admite o corecție cu trei ore înainte de a ajunge. Olanda este țara în care totul se îmbucă, totul este fest, nu există murdărie.

Ne explică unde am ajuns reprezentantul companiei noastre care stă de ceva timp aici:

- Aștia trăiesc mai bine ca oricine din lume. Nici o comparație cu americanii și probabil că au un institut de cercetări în lucruri practice. Nu există un lucru practic în lume pe care să nu îl adopte. Nicăieri un colț de mizerie. Nu există. Geamurile au perdele cu totul deosebite, frumoase dar trase sau semitrase. Poți privi în toată casa ca într-un acvariu. În geam flori, figurine de porțelan, vreun obiect vechi frumos. De ce nu sunt trase perdelele, inclusiv seara? Se pare că acești oameni sunt așa de civilizați că nu au ce să ascundă, se autocontrolează permanent și trăiesc și în case ca pe scenă. Pe oricare din olandezi l-ai întreba în engleză îți răspunde fluent, fără efort, parcă ar vorbi în propria lui limbă. Este de fapt o țară bilingvă la firul ierbii, la nivelul omului de rând.

Pilotul ca toți olandezii este liniștit, relaxat, politicos. Înalt, sportiv. Îl întrebăm cât câștigă. Înainte lucra la stat, acum la o companie particulară de pilotaj. Are peste zece mii de dolari pe lună, șase mii în mână. Taxele în această țară sunt foarte mari. Oricine împlinește 65 de ani primește de la stat o mie de dolari pe lună; acum se pune totuși problema unor modificări, politica socială este prea generoasă. Peste o săptămână pleacă în concediu, la ski în SUA. De ce la americani? Pentru că acolo sunt cele mai bune pârtii și hotelurile au bazin de înot. Îți poți petrece timpul mai variat. Văra pleacă în drumeții și închiriază barcă cu pânze. Anul trecut a făcut cu barca cu pânze turul insulelor Ciclade în Grecia. Este de la 27 de ani comandant, mai exact are de atunci ținut. Ai ținut te poți face pilot. Peste doi ani se pensionează. Relatează discuțiile cu comandanții germani și suedezi. Mimează excelent fața de bulldog a neamțului și de pasăre bolnavă a suedezului. Placizi și foarte plini de ei. Vorba pilotului către unul din germano-suedezi:

- Dumneata acum te apuci să înveți ce am început eu să uit.

A pilotat pe ceață, furtuni, ghețuri de la vase mici la unele de 500.000 tdw. S-a născut într-un șlep, unde locuia toată familia, cu mulți copii. Pentru el apa este un destin. A trăit pe canale și a copilărit prin porturi. Vorbește de copilăria lui. Ce ani minunați! Nu se găsea nimica și tot ce obțineai era o fericire! Acum? Atunci o bicicletă era o aventură superbă. De mașină ce să mai vorbim. Acum totul este accesibil și tineretul a uitat cum să se mai bucure. Vorbește de fiică-sa, studentă, mâncată de ambiții și preocupată cum să facă cât mai mulți bani. Nu înțelege nimic de la viață. Apoi de fiu-său care a făcut studii medii tehnice și superioare economice. Țsta e mai clever, mai luminat. Pilotul rotește un deget în dreptul tâmpiei. Înțelege să-și mai facă timp să se bucure de viață.

Suntem legați la geamandură în interiorul unei uzine petrochimice. Pilotul ne avertizează:

- Nu fumați pe covertă că vă prinde poliția portuară primo și secundo sare totul în aer inclusiv Rosenbergul, ori ăsta e orașul în care stau.

S-a propus de altfel să se scrie cu creta pe pereții exteriori “Fumatul oprit. Amendă în dolari” și nu “Fumatul oprit. Pericol de explozie”. Oamenilor le e frică nu de explozie ci de plata în valută.

Dacă...

Este marinarul român rasist? La întrebarea aceasta s-ar putea răspunde citând toate denumirile globale pe care acesta le dă locuitorilor “lumii a treia”: ciuciunghez, riki-piki, țigan. Dar se poate răspunde și altfel, în mod oriental cu întrebare la întrebare: este orice marinar rasist? Problema stă în aceea că în cadrul gradientului între foame și resursă comportamentul “ciuciunghezului - rikipiki - țigan” este predestinat. Pentru el acționează principiul “vaporul ca o pradă”. Pe vremuri localnicii de pe coaste aprindeau focuri, false faruri, ca să eșueze corăbiile. Nava eșuată era prada lor legitimă căci în cursul istoriei au existat și legiferări în acest sens. Acum deși pirateria cunoaște o renaștere impresionantă, baza este milogeala - ciupeala - ciordeala și extorcarea. Cum? Pe toate căile posibile.

Un vas militar american așteaptă noaptea “la coadă” să se facă coloana, convoiul de tranzitare al Suezului. Luminile sunt stinse dar nava este păzită și pe întuneric. US Navy nu doarme. Un “țigan” reușește să se suie pe teugă. Convins că a ales unghiul mort fără nici o lumină, că se va întoarce cu ceva pradă de pe puntea americanilor ăștia bogați. Nu se va întoarce. Ofițerul de serviciu l-a văzut în infraroșu, a luat din rastelul de arme din comandă o armă cu infraroșii și l-a împușcat scurt. Clar, concis, cu excelență. Și imediat au apărut țiganii, autoritățile egiptene, pe comandă. Să-l rețină pe cel care a tras. Pentru crimă. Numai că nu a ținut. Comandantul a fost clar:

- Dacă îl rețineți vă fac praf portul cu tunurile.

Comandanții de nave militare americane au carte blanche, drept discreționar să ia ce măsuri cred de cuviință, când cred de cuviință. Totală delegație de decizie. Dacă...

Un barcagiu la Suez, pe când lega parâma cu care era fixată la geamandură o navă de-a noastră s-a sprijinit de bord. Bordul ieșit din apă după descărcarea mărfii, o fostă parte imersă, era plină de scoici. Și barcagiul s-a tăiat ușor, ușor de tot în scoici. Asistentul medical român, suflet bun, l-a văzut.

- Hai mă să te pansez!

L-a dat cu iod și l-a pansat. Pansamentul l-a făcut cam mare, cu fașă multă. Și ce i-a trăznit prin cap țiganului?! S-a dus la comandant:

- Semnează-mi că am avut accident de muncă!

Comandantul l-a chemat pe asistent. La ordin. Asistentul a dat jos pansamentul mare și i-a pus un plasture micuț, cât tăietura în loc. Tu-v’ăși să vă... de țigani!

Unul din ciuciunghezi, descărcător al mărfii, lovește cu bula - o piesă grea de metal de deasupra cârligului de la cranic, macaraua de bord - capacul magaziei. Timonierul român, conform unei practici absolut curente, îl dă jos de la macara. Îl destituie cum s-ar spune. Și ce crezi că face ciuciunghezul? Se duce, se tăvălește prin praf și ținându-se de coaste merge să reclame că a fost bătut la nava românească. De ținut n-a ținut figura dar au venit autoritățile portuare și poliția să facă cercetări. Cum în condițiile asta să nu devii rasist și încă violent rasist? Iar dacă totuși ajungi pe mâna autorităților din Ciuciungalia, să te ții! Un comandant rus care a lovit pe Bosfor malul și a deteriorat o clădire după două luni de pușcărie preventivă - nu se terminase procesul - și-a pus ștreangul de gât. A preferat moartea pușcăriei turcești. Și la turci poți ajunge în pușcărie nu numai că te-ai suit cu vaporul în casa omului ca rusul ci și pentru mica contrabandă. Așa că de unde dragoste? Și totuși românul a fost și rămâne un suflet bun. Care dacă poate, ajută, din sărăcia lui.

Colombo, Ceylon. De geamul de la pupa al bucătăriei stau lipiți doi ochi și un șir de dinți albi. Restul nu se vede, e prea negru și afară e noapte. Cinci, zece, cincisprezece minute. "Ochii - dinții" sunt nemișcați. Stau nemișcați.

- Ce-i cu ăsta, domnu' John? îl întreb pe bucătar, un individ distins, inteligent, care s-a lăsat de funcționărie la uscat să facă bucătărie pe valuri.

- Vrea papa.

John, filotim, aduce un castron de orez. Individul îl înfulecă apucând cu mâna și rotind rapid și cu frică ochii în jur. Deci sunt sau nu românii rasiști?

Colombo, Sri Lanka. Unul din cei doi polițiști "de scară" care ne păzesc vaporul de incidente - de fapt nu îl păzesc căci noaptea scara se ridică și polițiștii dorm la careul echipaj - vine la comandant să-i ceară masa de dimineață. Nu avem oficial această obligație dar... dă-l dracului. Mă cheamă comandantul.

- Mergi matale cu el și să-i dea porția mea că eu tot nu mănânc.

Merg cu țiganul să-i dau cei doi crenvurști ai skiperului. Țiganul vede clar, că doar nu-i chior, că în fiecare farfurie de pe masă sunt câte doi cărnăciori.

Țiganul vede dar asta nu-l împiedică să se uite lung, lung de tot, în farfurie:

- Only two?! Numai doi?

Și brusc simt cum mi se deschide în suflet o poartă spre un compartiment al cărui existență o ignoram. Că eu nu aș fi admis în ruptul capului că am porniri rasiste. Uite că greșeam!

Noadibou - deșert și business

... Noadibou, Mauritania. Deșert și cocioabe. Am mers cinci kilometri prin deșert ca să beau o bere plătind patru dolari jumătate sticla. În schimb acolo se vinde orice, dar absolut orice. Cu o marfă de cinci mii de lei din țară puteai face cinci sute de dolari ușor. Aveam un dog german la navă care nu

mușca dar fiind puternic te dărâma. Pe europeni nu-i ataca, doar pe țigani avea boală. Așa că bișnițarii dădeau șpagă mare să-i însoțești când erai vardiie la scară și să-i aperi până luau tot. Și cu câțiva bișnițari stând în scară făceai până la 200 de parai. Numai că de, câinele vedea - de ascultat la comenzi asculta - că i-a scăpat din cauza ta unul, doi, trei și se supăra. Prindea ciudă pe tine. Putea să te atace pe la spate. Nu mușca, lovea cu botul și cu labele. Juca și fotbal cu echipajul, gonind mingea cu labele și botul. Până ce, dacă îl supărai, băga colții în ea și fugea cu ea cu tot. Nu erau rechini în golful unde era portul și se lăsa scara pe slipul navei - că era trauler - și săreau oamenii la baltă. Numai câinele, că era mare amator de înot și înotător neîntrecut, sărea direct de pe copastie. Eu sunt bun înotător dar era să mă înece când în joacă mi se suia în spinare.

Noadibou înseamnă pentru marinarul român deșert și bussines.

Lagos, Nigeria

... Domnule, sunt lucruri pe care dacă nu le vezi nu le poți imagina. Lagosul ăsta are și blocuri și străzi elegante dar am trecut printr-un bidonville... Și era acolo o piață de îți venea să-ți verși toate mâțele. La zece metri de taraba cu verdeață trecea șanțul cu murdării și vedeai cum bărbat, femeie își ridică rochia aia a lor tradițională și se pișă, se... Mâțele ți le vărsai. Un motorist s-a dus într-o crâsmă și a agățat o cioară. Nici nu a regulat-o, a plecat cu ea și a venit la vapor în chiloți - fără blugi, tricou, ceas, verighetă. Ba l-au pus în țară să plătească și șalupa, că l-a adus agentul în radă că el lipsind noi ieșisem - am terminat reparațiile - și îl așteptam în radă. Țștia, negracii săraci, sunt cei ce atacă vapoarele. Vapoarele pricopsite au armament la bord. Noi - de unde! Cam tot în timpul ăla era un pescador românesc în port la Lagos. Au venit noaptea, au pus pistolul în gât la vardiie: "Du-ne la comandant". I-au pus pistolul în gât comandantului: "Lasă-ne să furăm cât vrem noi". Și negracii au tras la pește cât și cum au vrut. A doua zi românii au reclamat, au scris... prinde orbul scoate-i ochii. Noi aveam om la prova și unul la pupa. Era acolo o lumină, un bec, aveam legătură prin radiotelefon dar bieții oameni erau îngroziți. Dacă urcă unul pe lanț după ce a venit blat cu piroga și nu-l auzi, ce poți face? Tu ai bătă, el are cuțit și avantajul surprizei. Mai aveau ai noștri, așa, ca apărare, oale cu motorină puse din loc în loc (să i-o torni în cap când vrea să se urce) și manice să dai cu jetul de apă în el. O sărăcie!

Și mai era o chestie tare supărătoare. Descărcătorii de la vapor, veniți probabil din junglă, cu incizii tribale pe pomeți refuzau să folosească W.C.-ul. Era un W.C. turcesc la pupa. Nu-l doreau. Își făceau nevoile la copastie, prova, pe teugă! De abia după mult scandal au acceptat să se ușureze tot acolo, pe ziar, pe care după aceea îl aruncau în mare.

Good morning, ladies and gentlemen!

... Good morning ladies and gentlemen. This is Buchanan Radio.

Așa începe la ora 6 a.m. emisiunea radio în Liberia. Iar între timp ladies și gentlemenii în pirogă, în pielea goală se furișau să se suie pe parâme și să fure. Păzeam câte doi la prova, doi la pupa cu ghioage cu cuie. Cu una din aia făceai o butonieră pe spate că refuza și salvarea să îl ia.

Dacă plecai la țarm cu ceasul se chema că vezi ceasul pentru ultima dată. Pe unul l-au prins la scară cu un binoclu furat. L-au bătut de l-au rupt și au chemat poliția. Polițaiul l-a luat la așa mardeală că au intervenit ai noștri să nu mai dea.

Abidjan, Coasta de Fildeș

... Am trăit acolo niște chestii dom'le de era să-mi cadă falca. Veneau și cumpărau tot! Dacă aveai șapte cămăși cu gulerul murdar, șapte cămăși îți luau. Am dat acolo o pijama cu o sumă incredibilă, treizeci de parai. Nu-mi venea să cred. De abia când am ieșit în oraș și am văzut Țoalele și ce preț aveau am înțeles. Prețuri de 300-400 de parai erau curențe. Și cu cine crezi că mă întâlnesc în centrul Abidjanului? Cu negroteiul care mi-a cumpărat pijamaua. Mândru de nu-și încăpea în piele, se umfla tot de fericire. Îmbrăcat, bineînțeles, în pijama! Costumul lui de vară. M-a recunoscut și el.

I-am spus:

- Tu rassamble à un américain!

S-a umflat și mai tare în pene.

Port Redy

... Eram pe țărmul de apus al Indiei, la Port Redy, pe lângă Goa. Am rămas la țărm, era hulă și nu mergea șalupa. Am dormit afară, pe rogojini. Unora li s-a făcut foame. Ne-am dus la o familie de indieni. Mâncare de-a lor, nu ținea. Aveau și ouă. Unul a cerut, altceva nu-i plăcea, o omletă din trei ouă. Femeia a luat ouăle în mână, le-a strâns deasupra tigăii și apoi s-a scuturat pe mâini tot în tigiaie. Omul a înjurat, a plătit și a plecat fără să mănânce nimic.

Berbera, Somalia

Un imens port semipustiu, început de ruși, izgoniți apoi de americani, apoi izgoniți și ei. Bărbații descarcă sacii, femeile culeg bob cu bob cerealele căzute pe cheu în niște coșulețe. Copiii au și ei un rost social: cu praștia gonesc vrăbiile flămânde care au și ele pretenții la aceste boabe. Bărbații au părul des, vâlvoi, netuns. Se ung cu balebă pe păr, să distrugă paraziții. Toți au niște grattoires, nișta scărpiniciuri pentru păduchi, ca regii Franței medievale. Gheruța asta de scărpinat cu mâner lung este un mod de diferențiere a stării sociale; o au toți dar cu cât omul e mai ajuns gheruța e mai fătoasă, dintr-un material mai scump.

Prietenul meu, Bobiță

Bobiță este corcitură. Dimensiunile lui mici de pechinez nu concordă cu botul care ar trebui să fie al unui câine mare. Are o atitudine izbitor de plină de demnitate. Marea dramă a vieții lui a fost despărțirea de fostul său stăpân, plecat în țară odată cu schimbarea echipajului. O dată, când stăpânul s-a suit în barcă și nu l-a luat, Bobiță a sărit în apă. A trebuit să se dea rol de "Câine la apă", recuperarea lui fiind dificilă și lungă căci curenții l-au dus în larg. Cu ocazia schimbării echipajului s-a dat ordin să fie închis în cabină. A stat acolo șase ore plângând ca un copil. Când i s-a dat drumul a umblat ca bezmeticul prin tot vaporul, urlând. Șeful de echipaj a vrut să pună mâna pe el - l-a mușcat. Dar apoi șeful de echipaj i-a dat apă. Asta l-a făcut pe Bobiță să-l adopte și să-l recunoască ca noul stăpân. Acum umblă ca nebunul după el și chiar dacă șeful de echipaj e băgat într-un tanc sau o magazie îl depistează și îl așteaptă.

Bea cu plăcere coca-cola și dacă te vede cu ea în mână și nu-i torni, te latră. Una din thailandezele de la bord i-a dat bere și l-a îmbătat. I-a fost rău, a vărsat. În schimb a doua zi a mușcat-o și unde o vedea urla cu furie. Bobiță nu iartă.

Bobiță este mare amator de Coca-Cola. Numai că dacă nostromul, șeful de echipaj, i-o dă caldă în bolul lui de porțelan Bobiță devine nervos, dă cu laba și latră. Vrea rece! Ieri nostromul i-a turnat pe covertă de băut. Rece, cum îi place. Bobiță, total indiferent continua să-l latre. Până când nostromul a înțeles și a pus cutia de Cola lângă el. Atunci s-a liniștit. Vroia garanții că și restul de Cola e a lui, că nu i-o ia nimeni.

Când nostromul se îmbată Bobiță îl latră. Când nostromul toarnă vodcă în ceașcă Bobiță latră la ceașcă.

Odată nostromul a pus cafeaua la fiert și s-a dus cu încă cineva la careu la frigider. Bobiță a venit precipitat și a început să latre la el: dăduse cafeaua în foc.

De urât îl urăște ospătarul. A călcat în rahații lui și în plus ospătarul la ură e generos. Urăște o mulțime de lume. Amenință că îl va arunca pe Bobiță la baltă. Când ne-am întâlnit i-am povestit "visul" meu: cum că l-a aruncat pe Bobiță la baltă și peste trei zile a murit acoperit de pete roșii și albastre. A rânjit sec dar a înțeles că venind din partea medicului de bord visul are toate șansele să devină un vis premonitor.

Bobiță mă acceptă, iubirea mea excesivă îl agasează și nu mi-o întoarce înapoi. Și totuși... Într-o noapte simt că îmi încearcă cineva ușa. Bobiță! Excitat, agitat, drăgostos. Ceva nu-i în regulă cu el. Îl pun să se culce pe canapea și se execută. Dimineața aflu că s-a certat cu nostromul, stăpânul lui titular. A sărit la el! Probabil a luat bătaie, în tot cazul a fost dat afară din cabină. Și atunci a apelat la alte relații. Dimineața este drăgăstos și linge mâna până și lui Mihai, ospătarul, pe care de regulă îl latră. Bobiță, oportunist, nu vrea război pe mai multe fronturi.

Întâmplător asist în comandă la împăcarea nostromului cu Bobiță.

Nostromul este fericit, Bobiță idem, în plus are aerul unuia care a rezolvat o încurcătură la cadre. Caută să se suie cu labelle pe coapsa nostromului să-și dovedească devotamentul și dragostea. După masa de prânz îl găsesc în cabina nostromului, pe pat, la picioare, întins pe o cârpă curată.

Bobiță este un mare amator de scobitori. Cum vede o scobitoare la cineva în gură cum suie înnebunit, săpând cu labelle în el, mai ales dacă e așezat, să i-o tragă cu botul din gură și să o mestece. Când îi aduc în comandă farfuria cu oase Bobiță intră în agitație. Tot corpul său roșcat, numai mușchi, vibrează. Coada îi bate ca un metronom nebun. Dar oasele nu le vrea servite oricum. Mănâncă numai de pe covorașul lung ce străbate comanda. Nu-i place pe linoleum. Mănâncă lacom cu tendința de a se îneca. Din când în când aruncă o jumătate de ochi spre mine, știe că am tendința să îl necăjesc și să întind mâna spre mâncarea lui.

La mâncare Bobiță nu are glume și nici prieteni.

Una din obsesiile mele sunt rahații lui Bobiță. Știe perfect că trebuie să iasă pe punte dar nu-i plac vântul, ploaia și multe altele. Marinarul Bobi nu iubește apa. Dacă îi spui "Bobi, hai la baie" arată dinții. Iar pentru a-și face nevoile îi place tare mult să folosească linoleumul. Îl stimulează. Îl iau, îl bag cu botul în rahați, îl bat. Mârâie, sare să muște. După o oră aflu că a recidivat, a mai făcut o dată. Merg să-l recuperez la nostrom. Se repede la mine, îl ating. Se uită la nostrom, cere ajutor. Nu-l primește. Îl întâlnesc după câteva ore amărât, deprimat, la punte. Îl iau în brațe, se lasă, dar fără să mă privească în ochi.

Cum aş putea trăi eu clipele mele grele pe vapor fără Bobiță?

America de Sud, spre gura estuarului La Plata.

Apă de un verde murdar, muc de sinuzită, apă de râu ajunsă în mare. Înotăm într-o ceață lăptoasă, neprietenoasă. Nu se vede nimic, aspect de toamnă mohorâtă. Este de fapt iarnă australă, iarna emisferei sudice. Suntem la 30 de mile de țărm, undeva la travers trebuie să fie insula Lobos. Sirena rage la intervale regulate, a fost pusă pe automat. Tot de atâtea ori Bobiță cu ochi de nebun, sărind din picioarele din spate de parcă i-au pus terebentină la fund se repede și latră violent la coș de unde vine răgetul.

Nimic nu-l poate liniști, nici punerile la punct, atinsul ușor peste bot.

- Stai bă, ce te dai mare, vrei să te arăți că știi să latră...

Bobiță, un copil răsfățat care te latră imperativ-rugător când îi e foame, care nu mănâncă cu poftă decât din mână și refuză carnea de vită. Vrea de porc!

Bobiță copilul înnebunit după ciocolată. Vrei să-l scoți din minți, arată-i o bomboană braziliană de ciocolată. Să vezi ce începe!

Tov. Adam, timonierul, îl numește ironic pe Bobiță "trepădușul dumitale". Trepădușul ăsta însă pe zi ce trece este din ce în ce mai mult om. Iar oamenii...

Vorba domnului Onea, șeful mecanic:

- Pe zi ce trece Bobiță se umanizează iar oamenii se animalizează. Că oamenii...

- Ce dracu au dom'le ăștia? Pe vapor riști tot ce-i mai rău pe lume, apa și focul. E ceva mai rău? Și totuși toți se dușmănesc, se ceartă... Noroc de Bobiță.

Goa, țărmul Indiei de Vest

Echipajul la posturile de manevră!

Echipajul la posturile de manevră!

Pilotul e la bord.

Prova, pupa, pregătiți parâmele!

Cele două note de avertizare prealabilă a Amplidanului, una ascuțită, cealaltă mai gravă echilibrând-o, se succed seriat rupând liniștea nopții și magma de somn, oboseală și after-bere în care căutam în mod chinuit să îmi gădesc un loc. Vocea skiperului este nervoasă, ușor iritată, de un dinamism care parcă lunecă spre grabă. Este de fapt un cumul de emoții terminate în coadă de pește, un "care pe care" la Vasco de Gama Police Station. Am avut necazuri. Ni s-au furat în plină noapte, în radă, parâmele de către o bandă de hoți; unul a fost prins și urcat la bord - fracturi la falangele ambelor mâini și o plagă tăiată a scalpului. Acum la poliția din Goa, probabil complice cu comandarii hoților, discuții bizantine.

- L-am bătut noi? Doamne ferește! S-a lovit singur când fugea. Unde e motorul de la barca hoților? De ce ne întrebați pe noi? Care motor? Căutați pe fundul mării... Patronii hoților vor înapoi motorul japonez îngropat adânc în minereu în magazinele noastre. Este emoția după ce cu câteva ore mai devreme la manevră ștergeam cu bordul, lung, hârșăit o geamandură de ancorare cu riscul de a agăța elicea. Este mai ales frica că va fi depistată poluarea destul de serioasă cu care ne-am căptușit la îmbarcarea de combustibil.

Este și firea de o extremă mobilitate afectivă, hăis-cea sufletesc, a acestui bănațean inteligent și plin de farmec, comandantul.

Ies afară în aerul cald și umed al nopții. Sunt copleșit de o mare de lumini: luminile de pe dealul de la Murmugao, luminile vaselor din radă, clipocitul ochilor verzi și roșii ai farurilor balize de la rasul apei. Pe puntea de comandă a urcat pilotul; ciorapi albi trei sferturi, pantaloni scurți albi, cămașă albă.

Chiar lângă noi, la capul digului pe care îl ocolim, acum șapte ani secundul navei noastre Carmil Sarca a asistat la scena când un rechin a retezat scurt mâna unui grec ce se juca cu palma în apă cu brațul atârnat afară din șalupă.

- A țipat deodată scurt și când a scos mâna nu mai avea nici palmă, nici degete. I-a luat-o fiara chirurgical, cu hemostază. Nici măcar nu curgea sânge. Pur și simplu lipsea bucata.

Ascult relatarea lui Carmil și încremenesc. Acum un an, nebănuind pericolul, înotam cu alții de pe "Feleac" la numai șaiszeci de kilometri de aici! Așa se întâmplă și în viață - faptele se luminează retroactiv printr-un plus neașteptat de informație.

Ce este Goa pentru mine?

Zonă deluroasă de laterită, pământ roșu terasat, terase cultivate întărite cu piatră poroasă roșietic-neagră, plantate cu palmieri, dintre care mulți cocotieri.

Creație în aceeași măsură a naturii și a omului. Îmbinarea între verticala cocotierilor și răspândirea lor în evantai la înălțime, contrastul dintre roșul-roșcat al solului, albastrul cerului și verdele crud al coroanelor care îl traforează. Dinamismul ordonat și centrifug al izbucnirii în raze aplecate a frunzelor de cocotier. O suprapunere de planuri - solul, mulțimea de coloane verticale, cenușii, ale trunchiurilor, izbucnirea finală în jet artezian a coroanelor.

Zonă de dealuri, coaste domoale cu multe ochiuri de apă în văi unde verdele devine abundent, capătă mai multe nuanțe, formele își rup simetria și se aglomerează. Multiplicitatea în formă și nuanță - tot verdele din lume - nu obosește ci încântă, îți dă un sentiment de liniște. Ochiul nu este izbit de prea mult ci recomfortat de contrapunct, de replica motivelor.

Oameni cu totul diferiți de restul Indiei. Nici o grabă, nici o agresivitate. Totul are pe undeva aerul Mediteranei. Promontorii deluroase care pătrund fierăstruit în mare, acoperite de verdele palmierilor, eleganța căderii lianelor de pe baniani giganti. Pământ roșu, biserici - fortărețe albe pe digitațiile uscatului. Din loc în loc crucifixuri albe decorate cu ghirlande de flori. Apusuri bruște cu

toate nuanțele galbenului, portocaliului și roșiaticului, oameni cu fețe de portughezi; unii din ei chiar fiind, alții cu sânge amestecat. Cinci sute de ani de prezență a acestei națiuni bisericoase, îndrăznețe, mutată din balconul său atlantic pe țărmurile altui ocean. Indivizi scunzi, bruneti, cu fețe late. Chipuri lipsite de aristocratism dar cu o mare vitalitate și capabile de o mare gravitate și trăire.

*
* *

Goa este capitala unei zone ce se întinde pe coasta de vest a Indiei, aproximativ 3.800 km pătrați între munții Gați de Vest și Marea Arabiei. Este creuzetul unde s-a contopit spiritul latin și lumea indiană, inima posesiunilor portugheze din India.

După debarcarea lui Vasco da Gama la Calicut în 1498, pe coasta de vest a Indiei portughezii au stabilit factoria lor comercială la Cochîn. Opoziția armată a stăpânitorului local al Calicutului, Zamorin și concurența navigatorilor arabi i-au făcut pe portughezi să caute o bază permanentă pentru controlul mărilor. O posibilă soluție era Goa cu porturi naturale și râuri navigabile.

În 1510 Alfonso de Albuquerque izgonește de aici pe sultanul de Bijapur. De ziua Sfintei Ecaterina, în 25 noiembrie 1510, Goa devenea portugheză după o luptă grea, sângeroasă, pe uscat și mare.

Albuquerque îngenunchind a mulțumit Domnului și a ordonat construirea unei biserici în onoarea Sfintei. Astfel au început patru secole de influență portugheză pe această sprânceană de pământ indian prinsă între ocean și munți. Portughezii au venit pentru mirodenii; au rămas pentru a face din Goa capitala imperiului lor din răsărit. Orașul a devenit rapid atât fortăreață cât și piață comercială. Locuitorii săi au fost convertiți la creștinism în special prin activitatea misionară a lui Francis Xavier în 1542-1552. Orașul a devenit un centru al renașterii europene transplantat în est, cu biserici baroce, azi pe jumătate înecate de junglă. Între ele este și magnifica biserică Bom Jesus unde este înmormântat Sfântul Francis Xavier.

Aura iberică, aliajul cultural între latin și oriental, coexistența hinduismului și creștinismului rezumă identitatea bine individualizată, pregnantă a Goa. Societatea hinduistă a locului a fost pătrunsă de religia, atitudinile și stilul de viață ale portughezului. În ciocnirea dintre India și Anglia, marea ei stăpână colonială, închis în hotare naturale bine definite acest mic buzunar portughez de pe subcontinentul indian, enclava Goa, a încremenit pentru câteva secole, scurtcircuitată, ocolită de istorie.

Atingând maximum de prosperitate la sfârșitul secolului XVI, în secolul XVIII s-a instalat rapid declinul militar și politic. În 1760 centrul de guvernare a fost transferat în noul oraș Nova Goa, actualmente Panjim. În secolul XIX au fost respinse atacurile formațiunilor politice din jur și colonia s-a extins. În

decembrie 1961 Goa și alte teritorii portugheze din India au fost alipite prin forța armelor la India. Goa a rămas și astăzi când este un teritoriu unional al Republicii India o relicvă, conservând o lume aparte, cu totul a ei, parfumul unui trecut revolut păstrat prin capricii ale istoriei.

Biserica Imaculatei Concepții, Goa

Unul din momentele mele de mare vibrație sufletească - Biserica Zămislirii fără de pată, a Imaculatei Concepții. O fațadă barocă cu două turnuri gemene domină o piață, Largo de Igreja - Piața Catedralei în portugheză, proporțiile fiind amplificate de o scară de un alb orbitor, urcând dealul în zig-zag spre fațadă.

Construite în 1541, cele două turnuri erau primul semn de “acasă” pentru marinarii ce ajungeau aici, în Oceanul Indian, în capitala imperiului de răsărit, după lungul drum început la Lisabona, în Atlantic.

Biserica este triumful unei regii îndelung pregătite, rezolvarea apoteotică a unor acumulări ale ochiului ce încarcă de tensiuni arhitecturale dealul pe care aceasta îl domină.

Peste carourile roșii cu chenar alb ale bazei, merg zig-zagurile scărilor orbitoare, albețuri în diagonale ca niște fermuare imense ale unor haine panchiste.

În mijlocul acestui imperiu al diagonalelor, ca o catedrală, dominând totul, balconul în azuleios - albastru sclipitor “lipovenesc”. Balconul azuleios devine ombilicul ansamblului - al dealului, al bisericii albe în trident neregulat ce îl domină, a panoramei din jur.

Portughezii erau un popor al mării și fațada bisericii, în trident, era un omagiu, poate involuntar păgân, adus lui Poseidon. Tridentul, atributul de nedespărțit a lui Poseidon, stăpânul oceanului era ca și cele două turnuri ale bisericii semnul de orientare pentru marinarii ce reveneau acasă. Căci tridentul, simbol al muntelui din toate sistemele hieroglifice - la vechi chinezi, heți, în Sumer - nu era în simbolistica lui Poseidon decât stilizarea muntelui ce domina vechea Atlantidă, insula Santorin.

Două turnuri albe, subțiri echilibrează și sunt echilibrate de un fronton foliaceu înălțat la mijlocul și deasupra lor cu margini curbate într-o ondulație mereu mai strânsă în unduiri succesive până se stinge în punctul unde se înalță crucea; o limbă de flacără albă ce susține în vârful său semnul martiriului. Pătrundem, urcând pe scările nesfârșite, în biserică. Însuși accesul “de jos” este pregătirea treptată a înălțării prin efort spre coborârea în supunere pioasă. Biserica catolică te face să simți că Tău ești nimic iar El este totul. Sală înaltă, alungită, plafon încheiat din scânduri, pe cheia de boltă a acoperișului, centrându-l, un blazon imens din lemn greu, sculptat și decorat în culori pastel. Multe auriuri,

maroniuri în diferite nuanțe. Panouri imense din lemn sculptat, dominate de coloane groase, tensionate scurt, până aproape de limita posibilului, îngeri în zbor, sfinți. Te izbește gigantismul alcătuirii, minuțiozitatea prelucrării fiecărui plan, profuziunea de forme. Ceea ce pare a fi unul din polii vederii se odihnește pe un spațiu de referință, de respirație, nu neted ci și el adâncit în alte alcătuiuri, reflectate în alte spații de respirație, având propria lor viață tridimensională. Este o artă lusitană grefată pe profuziunea de figuri tridimensionale, sculptură intricată a Indiei. India însă preferă pentru sculpturile sale nu lemnul ci piatra sau bronzul. Musonul este nemilos cu lemnul.

În aceste panouri ale barocului lusitan totul este supus unei dialectici presupunând existența în sine și totodată servind și fiind servit.

Figuri de sfinți cu un realism fără dramatizare, severi dar umani, cu aspect de portughezi scunzi, vâjnoși, brahicefali. Tente de albastru atât de dragi acestor copii ai mării. Răcoare și lumină atenuată; intrările, frontale și laterale, privite din interior desenează chenare de lumină țesută. Bănci în rânduri strânse, fiecare având în față scândura tapisată cu pernțe de piele pentru îngenunchiat. Pioșenie organizată. Lume destulă, stând jos. Fiecare este un mic univers, concentrat în sine, rupt de realitatea celorlalți credincioși, cufundat în catedrală ca în clopotul de rezonanță al sentimentului său de credință. Buzele se mișcă mărunț, repede și tăcut. Femei în vârstă, uscate, scunde, țepene în demnitatea actului de comunicare cu Domnul, cu privirea fixă, ținând strâns în mână rozariul.

Rozariul, abacul căii de accedare prin implorare, ordonarea demersului și simbolul material al ordinii, îndatoririi, întruparea cadenței de relație între Tine și El; cu Dumnezeu nu poți avea o relație prea personală, nu îl poți aborda așa “din mers” și “a propos”, totul are un protocol care dintru început marchează Who’s who. Lateral, într-un container vitrat, Cristul cu un realism al morții în ivoriul trupului care mă tulbură și pe mine despre care se poate totuși spune, parafrazând, că “moartea e meseria mea”.

Spre credincioși, neprotejat de sticlă, cu acces liber, sunt întoarse doar tălpile însângerate. Dimensiunile oleacă mai mult decât natura, violența dungilor însângerate pe tălpile chircite dureros te cutremură, te scot din echilibrul Eului și te proiectează în ideea jertfei Lui pentru tine.

Sunt oameni la care demnitatea personală duce aproape până la rigiditatea bățșeniei - oameni care se respectă pentru că ei cred în EL. Sunt oameni care știu că reprezintă mai mult decât carne supusă vicisitudinilor sorții ci și spirit, dacă nu prin ei, căci nu toți se nasc puternici, dar prin El a cărui putere nu e numai stăpânirea ci și imensa milă care coagulează lumea dându-i sens și continuitate. Se apropie, îngenunchează și sărută tălpile însângerate. Idolatrie? Poate.

Imediat după cele două intrări simetrice de la baza turnurilor, două recipiente cu apă sfințită. Două scoici naturale imense, untos aurii, cu zimțături largi ale marginii; onduleuri vălurite ale buzei și un pântec adâncit, de asemenea

vălurit. Simbolul barocului în măsura în care cuvântul derivă de la numele unei perle incomplet șlefuite, fruct imperfect al suferinței scoicii.

Simbol al unei creștinătăți sosită aici pe valurile mării, adusă de către unii ce au avut nebunia înfruntării ei și pentru mirodnenii dar și pentru a împlânta crucea pe aceste dealuri înverzite.

O alcătuire programat-dramatică dar care reușește să îți umple sufletul și să te facă să te gândești, departe de ea fiind, la alburile bisericii, la zvâcnirea sa spre înalt și la inima ei albastră.

Așa cum cultura este ceea ce îți rămâne după ce ai uitat tot ce ai învățat, ce îți inundă sufletul după contactul cu catedrala nu este amănuntul ci violența tăcută a supunerii și implorării care țâșnesc și acum sub bolta ei.

Ceea ce îți rămâne după ce pleci este aura care pe tine, botezat dar vag credincios, te tulbură amintindu-ți de o lume care poate îți scapă și de o viață care poate îți e închisă prin superficializarea în cotidian și pragmatic imediat.

Legea cererii și a ofertei

- Vino peste jumătate de oră Nea Nicule, când e gata!

Brutarul îmi pregătește o lipie. O lipie fierbinte pe care am s-o sărez în exces cu cristale mari crocante de sare grunjoasă. O plăcere! Este un cadou personal, suntem frenzi, ce naiba. Brutarul este fost frizer. Amestec de solid cu obez, burtă mare, înalt, mustăcioară tunsă scurt, chelie. Ne unește faptul că suntem ceva mai în vârstă în lumea de tineret care este vaporul și o performanță profesională recentă: i-am spălat dopurile de ceară din urechi.

● Clientela recunoscătoare mă răsplătește periodic cu lipie.

Ca să nu excit publicul cu privilegiile mele exorbitante o iau tiptil pe blat, prin spate, pe la puntea bărcilor. În timp ce prăduiesc în singurătate lipia mă simt privat. La un metru de mine stau și mă privesc fix, cu un ochi treaz, inteligent, evident estimativ, două ciori. Mari, negre. Îi arunc uneia o bucățică. O înghite și vine și mai aproape de mine. Imediat mai vin două ciori în zbor. Mai arunc o bucățică. Încă două ciori aterizează din zbor lângă mine.

Fug ca să nu ajung acoperit de ciori ca turiștii de porumbei în piața San Marco, la Veneția.

“Porumbeii” negri de Colombo, Ceylon. În legea cererii și a ofertei avantajul este clar de partea lor, a cererii.

Pescărici

Pescăriciurile sunt mici ambarcații de pescuit. Marinari adevărați. De câte ori priveam cum îi terfelește valul mă întrebam cum rezistă. Mie mi se făcea greață și amețeam numai privindu-i. Necazul este că în zonele cu pește nu e unul, sunt puzderie. Pescuiesc și ziua și noaptea. Când au plasă la apă nu au cum să fugă de tine. Radarele, chiar și cele dichisite, nu prea le detectează. Au fost tăiate destule pescăriciuri de navele mari. Că așa e meseria.

*
* *

... Golful Siamului. Noapte. În față un halou luminos difuz. Pescăriciuri. Vasul este după orizont, este scund, orizontul pentru el este aproape. Nu se vede, i se văd difuz luminile în halou. Parcă suntem pe uscat, un lac de lumină. Pescăriciurile sunt feeric luminate cu ghirlande de becuri. Pescuit cu ajutorul luminii. Fund ridicat, patru metri sub chilă. Încă puțin și riscăm să arăm. Ancora este fixată la trei metri de luciul apei, în caz de ceva să o lași imediat. Și în plus ferește pescăriciul.

- Cel mai rău e doctore la Singapore. Puzderie. Acolo nu poți să-i ferești că ieși de pe pasă. Mai ales dacă ai și pescaj mare. Dar ei știu și te feresc. Oricum, trec la zece-cincisprezece metri de tine. Îngheți.

*
* *

Țărmul Olandei, Rotterdam.

Secundul cu ochi roșii iese din cartul celei de a doua părți a nopții.

- Parcă sunt electrocutat. N-am avut timp să beau nici o înghițitură de ceai. Plin de toți nebunii, traversau pasa în toate direcțiile. Patru pescadoare în linie, pe pasă, virau plasă. Unde să mă duc când în dreapta sunt șase metri?

- Pe ce contau?

- Nu contau pe nimic. Nebuni.

*
* *

... Marea Chinei de Sud. Noaptea este ornată de o puzderie de lumini, înconjurându-ne. O împresurare circulară. Ai impresia că te afli la țărmul unei mari localități. Țărmul este însă departe, ne aflăm în miezul unei imense flote

de pescuit. Cei de pe comandă sunt încordați. Numai să nu calce pe vreunul. Brutarul ne-a povestit că în urmă cu doi-trei ani, tot pe aici, prin părțile astea, pe o mare lină cu apă netedă au văzut cadavrul unui pescar. În slip, lângă scândurile curbate ale bărcii, plutind pe apă. Părea că se înecase de cel mult două-trei zile. De pescuit nu l-au pescuit și nu au anunțat pe nimeni. Faptul implica pierdere de timp dar și complicații.

- De unde știm că nu l-ai lovit dumneata?

Așa că s-au uitat la el și au plecat mai departe. Și omul - așteptat acasă de cei dragi care ar fi vrut ca cel puțin să-l înmormânteze, deși acum la chinezi incinerarea este obligatorie, marele popor chinez nu mai are loc în pământ - a rămas mai departe pe valuri, de fapt pe întinsura apei.

Pescărușul

Pescărușul este tovarășul de drum al vaporului. Mai exact este hiena vaporului. Adună peștii zăpăciți în mișcarea navei de bulbul de la prova.

În staționare pescărușul se instalează pe bordaj. La prova desenează un colier cu boabe albe, mari, imobile. Răhălesc bordajul dar nu pot fi alungați. Nu fug nici chiar dacă se țipă la ei prin difuzorul de la prova. Împerturbabili. Uneori se duc la pupa și răscolesc liniștit, obraznic, gunoiul. De ce nu iubește marinarul pescărușii? Că de iubit nu-i iubește. Ura față de pescăruș este o realitate. Unul din comandanți cu care am navigat, bănățean ponderat, echilibrat, om dintr-o bucată, a prins odată un pescăruș, l-a vopsit în culorile curcubeului și i-a dat drumul. Nenorocitul, neputându-și da seama că este colorat, s-a dus la semenii săi care l-au omorât. Biologia nu suportă non-similarul. Cum ieși din rând cum o iei la bilă. Principiul nu se aplică numai omului ci viului în ansamblu.

De ce a făcut-o comandantul meu? M-am jenat să-l întreb. Nu era însă singurul. Unul din timonieri din cartul 0-4 alerga pescărușii pripășiți pe navă până îi aducea la catarg sub reflector unde erau paralizați de lumină. Îi lua, le tăia ciocul și ghearele și le dădea drumul. De ce? De unde și pentru ce această cruzime?

Se pare că pescărușii atacă orice aflat în derivă inclusiv omul naufragiat. Iată descrierea unui cadavru dintr-o barcă vagabondând pe mare în timpul războiului din romanul "Marea crudă" scris de Nicholas Monsarrat. "Omul era mort de multă vreme, picioarele goale îi erau subțiri ca niște suluri înguste de hârtie iar mâna nu era decât o ghiară osoasă. Ochii, cu aerul de a privi atât de îndrăzneț drept înaintea erau orbite goale; probabil că o pasăre de mare îi ciugulise".

Descrierea este o mărturie căci autorul, comandor de marină, romancier al mării a declarat și a respectat principiul "numai întâmplările adevărate merită să fie povestite".

Pescărușul nu atacă numai omul naufragiat, inconștient prin epuizare, sau cadavrul. Nu poți lega câinele la pupa vaporului - ochii îi lucesc și poate să îi ciugulească pescărușul.

Iată o întâmplare pe care mi-a fost povestită travers de insulele Fernando de Noronja, în Atlanticul de Sud cu retrăirea fricii și scârbei.

... Eram în drum spre Brazilia, la două zile de insulele astea. Pe la două după-amiază făceam plajă pe grătarele de lemn de la puntea de comandă. Deodată am simțit o umbră mare peste mine și am auzit un țipăt. Când am deschis ochii deasupra mea era un vultur care tocmai renunțase la atac. Avea o deschidere a aripilor cât a brațelor mele. Mă omora sau mă mutila. Pe urmă mi-am dat seama că ce l-a atras a fost medalionul de pe piept. Lucea.

Țestoasele

Oceanul Indian, aproape de gurile Gangelui. Pe hartă gura Gangelui, îngemănată cu cea a Brahmaputrei pare o imensă stropitoare sau un buboi rupt printr-o mulțime de orificii. De această adunătură de guri atârnă lațele sandheads-urilor, bancuri de nisip. Suntem aproape de înfundarea pâlniei golfului Bengal. Undeva pe aici agățată în coama sandheads-urilor, "capetelor de nisip" stă pilotina mamă - vapor fix cu sirenă, ne specifică harta.

Mare de un albastru intens, întinsă ca un cearceaf într-un hotel de lux. Nici o cută. Căldură mare, moderată de briza deplasării. În timp ce stă de vorbă cu mine "treiul de navigație", ofițer de cart pe comandă, se schimbă brusc la față, sare speriat și apucă binoclul:

- Un cataroi!

De unde dracu un cataroi, un bolovan, în mijlocul unei întinderi de apă? Și netrecut în hărți.

Vrea să mi-l arate; i-a trecut frica, dar nu-l mai găsește.

- Era probabil o broască țestoasă.

Probabil este porc de câine. Înregistrez eventualitatea dar numai sub rezervă.

După vreo zece minute treiarul de punte îmi atrage din nou atenția:

- Încă una doctore. Dar mai degrabă pare un lemn.

Greșește, nu e lemn. În binoclu îmi apare lighianul imens din corn, răsturnat și reticulat, lucind din când în când violent în soare, trimițându-mi în lentile blitzuri neregulate. Lumină reflectată de osul ud și poleit. În spate înoată o a doua țestoasă căreia i se vede din când în când doar gâtul și siajul.

Animale mari la vreo 80-100 de kilograme. La un moment dat speriată probabil țestoasa ridică mult deasupra apei capul lat, de șarpe, bate puternic din labele din față, negre, ca niște aripi puternice de pasăre mare și dispare în

adâncuri. Îmi lasă în suflet un parfum persistent de "Mările Sudului" dând o identitate spirituală întinderii relativ impersonale de apă pe care navigăm de atâta vreme.

Botezul

Corabia se botează atunci când ajunge la soarta ei căci soarta ei este apa.

În Evul Mediu ceremonia de lansare la apă era condusă de fețe bisericești. Ei erau cei care după slujbă și binecuvântare dădeau ordinul prin care erau bătute afară penele ce țineau chila vasului pe uscat acesta începând să alunece pe planul înclinat în apă. Operație periculoasă pe care o executau prizonierii sau condamnații la moarte. Preotul dădea și numele de aceea se considera că este nașul navei ce luneca în apă.

În secolul al XVI-lea, în Europa apuseană, botezarea navelor de război devine privilegiul regilor, prinților și ducilor.

Pe navă se aducea o cupă mare de argint plină cu vin și după lansare, regele cu suita, ridicându-se pe navă bea câteva gâturi iar majoritatea o vărsa pe punte în cele patru puncte cardinale - nord, sud, est, vest.

Pronunța tare:

"Îți dau numele de..."

Să te binecuvinteze creatorul și pe tine și pe toți cei ce vor naviga cu tine. Îți doresc fericire."

Apoi urma tratarea lui Neptun - cupa cu restul de vin era aruncată peste bord.

Ceremonia a fost modificată de regele Carol II al Angliei.

Neptun s-a mulțumit numai cu vinul iar cupa o primea cadou căpitanul noului vas. Nu de alta dar șmecherii pregăteau din timp recuperarea, acoperind fundul golfului cu plase. Oricum o cupă de argint e o cupă de argint...

În 1699 în Anglia la Chatam a apărut o nouă tradiție - spargerea unei sticle de șampanie de către o nașă. În 1811 în dosarele Amiralității Britanice este consemnat oficial numele uneia din acestea.

La început sticla se arunca. Dar de când o prințesă engleză a aruncat-o în capul unui înalt personaj care a ajuns la spital, sticla s-a fixat de o coardă de prova.

Tot riscant! Cioburile au rănit o serie de gură cască. Atunci sticla s-a pus într-o plasă.

Nenorocire dacă sticla nu se sparge!

În 1898 prințesa Mary, viitoarea regină, boteza crucișătorul "Albion". A lovit sticla de trei ori de prova navei dar... nimic.

Mai tâziu s-a aflat că unul din funcționarii șantierului băuse șampania și a înlocuit-o cu... apă.

Sticla a fost spartă în final în ultimul moment de un bărbat, dar valul ridicat de navă în momentul intrării în mare a spălat câțiva oameni de pe mal pe care i-a înecat.

O poveste tulburătoare s-a întâmplat cu “Independența” pe care urma să o boteze Tovarășa. Sticla nu s-a spart. Ce a mai anchetat după aceea Securitatea!

Odioasa a avut mână. Nimeni nu mai voia să se îmbarce pe petrolier. Și aveau dreptate. “Independența” a explodat și a ars la gura Bosforului dinspre Marea Marmara. De câte ori treceam și vedeam epava mă gândeam că superstițiile nu-s numai superstiții.

De altfel, așa s-ar explica gestul uluitor al unei englezoaice ce boteza un crucișător.

Acesta pornind să lunece pe șine mai repede decât credea și neavând timp să facă vânt sticlei, doamna a rupt șnurul și a început să fugă disperată după navă. Și-a aruncat pantofii din picioare și în rochie de gală a pornit înot până la crucișătorul ce s-a oprit. Sub urletele aprobatoare a miilor de oameni a spart șampania de chilă. De, englezul de aia e englez!

Dar nici românul nu e mai prejos. La Navrom exista obiceiul ca un anumit tip de navă, o serie de construcție din care se scoteau mai multe exemplare, să înceapă cu o anume literă fixă și să poarte o denumire geografică națională, de obicei de localitate, o acro-improvizație geografică națională. Botezul se făcea de către primarul de orașel, sat, județ a cărui nume urma să-l poarte nava.

Invitații - oameni cu “bază” - vin și ei cu daruri de rigoare.

De obicei și cu bidoane. Din Ardeal curge palincă, din alte părți vinături. Formula de botez era: “Te botez (urma denumirea) și-ți doresc vânt bun din pupa”. Unul din primari, bine “indus” de festinul din ajun, de golire a damigenelor, încurcă chestia cu pupa și improvizează în spiritul Larousse-ului, care are deviza “Je seme à tout vents”.

Te botez... și-ți doresc vânt bun din - pauză - apoi exploziv... din toate direcțiile.

Animale pe mare

Marfa pe care trebuie să o transporte uneori vapoarele noastre sunt animale vii. Cu această ocazie află că animalul este mult mai mult decât suntem obișnuiți să credem. Niște semeni fără grai. Înțelegând ca și noi viața și moartea.

... Odată plecând cu un transport de tăurași din Constanța, unul a căzut în mare. Când s-a deschis penul a țâșnit pe lângă cioban și a sărit în apă.

Oaia și bovina se pare că pot înota aproximativ 30 de minute, “până li se înmoaie copitele”. De ce, nimeni nu poate explica. S-a coborât barca. Tăurașul a înotat imediat spre barcă și a încercat să se suie în ea. L-au încins cu greutate

cu o chingă pe sub burtă și l-au tractat până lângă bord. L-au ridicat cu brațele, de sfori. Granicul, macaraua era tocmai în prova și era greu de dus înot vita până acolo. L-au ridicat cu mare greutate, un tăuraș are 300-400 kg.

Odată scos tăurașul stătea pe punte, tremura și avea în ochi o expresie absolut omenească! Dacă îl mângâia cineva întorcea botul spre el și se lipea.

- Ce mai stați, tăiați-! a strigat comandantul.

La care unul din ciobani, altfel respectuos, dar acum revenit în elementul lui:

- S-o ții pe mă-ta! Tăiem altul, nu pe ăsta.

*

* *

La un transport de oi unul din ciobani la un moment dat a uitat deschise prizele de fund prin care se scurgea urina. A mai crescut pescajul prin apa de la santină și în loc să scoată, prizele au început să bage.

S-au inundat penurile cu oi de jos.

Oile erau închise în penuri cu zăvoare care se trăgeau și se și rabatau; totuși toate oile au reușit să iasă, deja pe jumătate ude, apa urcase la 60-70 cm.

Absolut nimeni, nici măcar ciobanii, n-au putut să-și explice cum au reușit oile să deschidă zăvoarele.

*

* *

Pe "Valea Albă" a locuit timp de doi ani o mangustă.

În port, dacă erau vase trase în dană dublă, pleca pe ele în excursie după șobolani. Nu îi mânca, numai îi omora.

Era doar un vânător. Când era frig lua o cârpă în dinți și mergea pe punte cu ea în spinare. Când o strigai venea la tine, răspunzând cu bunăvoință tuturor cu excepția a patru membri din echipaj de care se ferea instinctiv.

La o săptămână după ce "Valea Albă" a luat foc a părăsit nava definitiv. Toate, dar până la foc!

*

* *

... Nu-mi place pe cargouri. De aia am venit aici pe mineralier. Că la cargouri îți bagă niște containere și tu nu știi ce-i acolo. Și dacă nu cumva explodează și sare în aer. Că după ce am cărat plută din Portugalia mi-a ajuns. Au ieșit șerpălăii din plută, din magazii și au ajuns până în castel. Stăteam noaptea cu toate ușile închise. Venea șerpălăul peste tine. De unde să știi dacă e veninos sau nu?

Unii au încărcat de la Liberville, din Africa de Vest lemn de mahon. Și scânduri mari dar și mai mici. Și aveau trei șerpălăi acolo, boa, na-na - timonierul meu de cart, tovarășul Adam face un cerc generos cu degetele de la ambele mâini în timp ce povestește. Aveau acolo cuiabar în lemnele scurte. L-au găsit dar ouăle s-au spart. Au ieșit dihaniile afară când a început bulăul. I-am omorât ușor că erau amețiți.

Gogu

Povestea lui Gogu este o poveste veche, de aproape treizeci de ani. O poveste petrecută la bordul unei nave aparținând unei flote dispărută astăzi, nava de pescuit oceanic "Constanța". O navă la acea vreme modernă, fabricată în Japonia, cu aproximativ optzeci de oameni la bord, o navă ce părăsea luni de zile porturile pescuind, prelucrând și depozitând în imensele sale magazii frigorifice peștele. O lume dură cu marinari, pescari-lipoveni, o lume a izolării, duriții și a alcoolului.

"Constanța" era lumea lui Gogu, un porumbel alb, blând -nevoie inconștientă de puritate și blândețe a bărbaților aspri din jur.

- Ce-i cu el aici? întreabă o doamnă rătăcită pe navă, conducându-și soțul ce urma să facă voiaj, văzând păsărica albă, dolofană, mișcându-se pe picioarele ei scurte printre oameni și fiare.

- Este Gogu, doamnă, explică un lipovean în vârstă, ars de soare, ca un șef de trib de piei roșii. Ochii bărbatului dur, căci lupul de mare vrând-nevrând devine lup la propriu, se luminează.

- N-are tată, n-are mamă, săracul. Ne are numai pe noi.

Gogu ca un adevărat marinăr se ține de vapor. Se mai ridică în aer, niciodată prea departe. Și totuși, odată, când după trei luni de exploatare în plin ocean, trei luni în pâclă fără vizibilitate, de legănare pe apă, nu tu port, nu tu distracție, vaporul se întorcea acasă, în Marea Neagră, Gogu a evadat.

Întâi s-a ridicat în aer și a început să zboare în jurul vaporului, apoi s-a dus tot mai departe, nu se mai vedea cu ochiul liber, se vedea la binoclu și în final a amerizat. S-a pus pe apă.

Om la apă este o situație de urgență, standardizată.

Dar porumbel la apă?

Psihologia unor oameni care după trei luni merg acasă la femei, la copii este psihologia câinelui flămând căruia îi arăți osul cu carne.

Totuși în situația extremă "Gogu la apă" o delegație a echipajului s-a dus imediat la comandant. Peste câteva minute siajul navei de pescuit "Constanța" a descris o curbă largă. Nava se întorcea din drum.

La unul din borduri a început pregătirea bărcii de salvare.

După o oră, ud, năucit, Gogu era "acasă".

Nava a pus prova pe Constanța și la difuzoare s-a anunțat "pentru întreg echipajul".

- Atențiune, atențiune a avut loc exercițiul periodic de salvare....

Că doar nu suntem nebuni, tovarăși, să întoarcem vaporul pentru o pasăre acolo. Dar avem obligația să facem periodic exerciții de salvare.

Revelion 1989

Mare cenușie, dealuri de apă care te sucesc când pe o parte, când pe alta, te rotesc, te înșurubează. Suferința lemnului icnind din încheieturi. Nimic din iarnă, nimic din atmosfera revelionului. Dar lipsește și noroiul, semn sub care mi-am petrecut câteva revelioane. Este al doilea revelion pe care îl petrec pe mare. Destul de mult pentru viața unui om totuși de uscat.

O notă a iernii prin artefact vine să-mi umple nevoia de zăpadă: din când în când, la prova se ridică în izbucnire generoasă gheizerul larg, bogat al "poalei miresei". Exuberanța spumei în evantai are ceva din aspectul zăpezii viscolite.

Peste câteva ore va fi anul 1989. M-am ras, mi-am pus o cămașă curată și aștept să treacă valul timpului și peste mine.

Muzica se întrerupe. Amplidan:

"Atențiune, întregul echipaj este invitat la careul marinari. Întregul echipaj este invitat la careul marinari".

Anul Nou începe. Festivitatea este un lucru necesar în viața noastră. Și asta presupune un ex abrupto. Am văzut și pregătirile.

Sărbătoarea a început dulgherește. Primul ei semn era o imensă capră de lemn, podită cu scânduri, totul aducând vag cu construcția unui eșafod. Sărbătoarea înseamnă reunire. Apoi - pusul meselor. Încet-încet totul se încarcă de abundență. Și parcă pentru a sublinia reîntoarcerea la pământ și certitudinea pe care o dă acesta - nava nu se teme de apă ci se teme de pământ, nava e concepută pentru apă, omul e sufletește orientat și subconștient liniștit de uscat, acesta este un paradox al marinăriei - la televizor apar portughezii. Suntem pe lângă insula Madeira. Trăiesc un moment portughez. Steagul de la catargul prova e portughez. E o țară pe care mi-am dorit-o, la care visez, la care nu am ajuns încă niciodată. Ghirlande, ghirlândăse. Pe pereți scris cu cretă colorată și carioacă: La mulți ani 1989! Și o altă inscripție: Balul motoriştilor optimişti. Motorişti de pe navă sunt în majoritate tineri ofițeri stagiați. Trăim două revelioane - după ora casei - momentul reunirii sufletești exacte, secundă la secundă - cu cei dragi - și cel al orei locale. Primesc telegrame, beau coniacul, mă înfig în gustări, într-un vin dubios...

Și în momentul ăsta vine marele cadou.

Ancorăm în fața unei uluitoare jerbe de lumini coborând ca o perdea din cer. Căci muntele este absolut vertical și pe mici terase, în cuiburi, sunt așezările.

Feeric luminate, deși nu prea mari. Aspectul este de înălțare, de imens candelabru al lui Dumnezeu. Afară e cald, poți sta în cămașă. La miezul nopții din candelabru vor izbucni jerbe de rachete multicolore, evazându-și izbucnirea alb-gălbuiului vertical în evantaiul verdei, roșului...

Tot muntele pâraie de explozii. Consemnul era să nu explodăm nimic, că vine coastguardul. Dar în fața elanului lor, elanul nostru. Făclii multicolore, rachete, pirotehnica vasului.

Mă duc în singurătatea de la prova și acolo mă surprinde mugetul sirenei. Urechile mă dor, mă țin de ele în timp ce sirena rage dar am sentimentul sărbătoririi. Mă culc pe la trei și jumătate ora României - nu mi-am schimbat ora ceasului - fără să știu că ratez la TV o minunată prezentare a spectacolelor de la cabaretele pariziene. Înainte de culcare, ca un cadou de anul nou citesc (până acum nu o făcusem, am ținut-o nedeschisă) scrisoarea pe care trebuia să o primesc la Singapore în voiajul trecut și care nu mi-a parvenit la timp. Dimineața deșteptare grea, capul mă doare dar reușesc să fotografiez peretele vertical de munte înverzit, exuberanța vegetală a focului stins al Pământului, ridicat să ne strivească și uluiitorul așezărilor risipite pe el. Trebuie să plecăm deși nu mi-am săturat ochiul. Plecăm neașteptat de repede, masa imensă ridicată brusc din ape rămâne într-o pâclă cenușie.

Madeira, Anul Nou al anului în care voi împlini 45 de ani.

Ship going South call ship going North

Marea Chinei de Sud. Urcăm, ocolind turbulențe atmosferice, pe o mare ostilă spre Șanghai. Urcăm în sensul comun al ochiului aruncat pe hartă. Navigăm spre nord, spre "susul" convențional.

Noapte târzie, întuneric, luminițe pe mare. În comandă a pornit radiotelefonul. Oamenii se plictisesc, marea e pustie, vor "contacte".

Ship going South call ship going North.

Vasul care merge spre sud cheamă vasul ce merge spre nord.

"Going North" răspunde triplu. Spre Nord merg mai mulți.

Dar două din nave sunt "ciuciunghezi" - poate filipinezi - vorbind o engleză bolovănoasă, dificilă, cu accent puternic, la limita inteligibilului.

Albitura se întinde spontan spre albitură. Că o fi românul lumea a treia spre a patra dar pe mare se clasează la albituri.

- Where are you coming from and where are you going? De unde veniți și încotro o luați.

- Cum e vremea în Nord?

- Rău. Dar nu-mi pasă, am 90.000 tone și sunt și încărcat cu țevi. Merg la americani. Cât aveți voi? 7.800 tone? Și sunteți în balast?! Intrați acum în zona Tai Wan? Ieri era mare 9. God help you! Dumnezeu să vă ajute. În vocea care irupe din noapte neîncredere, compătimire și încurajare binevoitoare.

Plajă în Atlanticul de Sud

Căldură mare.

Stăm cu Nea Costică la plajă, la pupa. Bazinul de înot pentru echipaj este gol, operă de încăpățănare a șefului mecanic "Ce ești nebun, am o singură pompă de incendiu în funcție". De fapt nu îi e frică că se strică pompa de incendiu cu care umple bazinul ci "prin bazin se transmit boli" și el e șef și dacă e șef face "ce vrea mușchii lui" și nu ce vor alții. Poți să-i spui ceva? Nu poți. Apă - apă - apă, apă fără de sfârșit.

- Cum e doctore?

- Bine, Nea Costică, numai că ăștia "n-au băgat" insule.

Românul s-a obișnuit că Se dă și S-a băgat: tacâmuri de găină, brânză, adidași de porc.

Nea Costică nu clipește

- Așa-i, n-au băgat, 'tu-i-ași!

Și iar ne întindem pe pătură pe tabla fierbinte și murdară de funingine a punții.

Nu se vede nimic, apă, apă, orizontul este apropiat și pâcios; soare puternic, evaporație mare și vânt care învolutează totul.

Doru Mațal, ofițerul electric vine cu puțină ciocolată și o sticlă de plastic de apă minerală spaniolă de un litru și jumătate.

- Ce relative sunt toate. Și când te gândești că mergem pe lângă țărmul Saharei spaniole unde copiii nici nu ar putea visa apă minerală. N-au nici apă obișnuită de băut.

Ce ar mai înota Doru în bazinul de la pupa. Dar bazinul este gol.

- Știți când a fost bine pe vaporul ăsta dom'doctor? Când a plecat vechea conducere iar ăștia, din noua conducere, nu s-au dezmeticit încă, nu le-au crescut dințișorii.

Doru a încercat să facă plaje pe fundul gol al bazinului. Nu a rezistat mult. Nu era vânt în schimb căldura era excesivă. Cu ocazia asta l-a speriat de moarte pe bucătar. Fundul bazinului corespunde tavanului bucătăriei, deasupra plitei. Când Doru a sărit de la un metru și jumătate în bazin, bubuind, bucătarul, dedesubt, cu polonicul în mână a luat-o la goană.

- Tot mai bine e cu vase mici, în Mediterana. Că acolo exceptând zona sud Creta - gura Nilului nu sunt rechini. Și mergeam cu comandanți mai tineri,

mai de gașcă. Eram între insulele grecești, oprea comandantul vaporul, dădea rol de abandon și care vroia și înota mai bine putea să facă baie.

Odată am lansat barca pe mare trei, era navă de 4.500 tdw, pentru o navă din asta era o mare destul de agitată. Comandantul, unul Popescu, bucureștean s-a îmbătat și i s-a sculat să facă baie. Nu era de făcut baie, era totuși val înalt, de trei metri și mai ales nu era de lăsat barca. Dar dacă omul era băut și era comandant, s-a lăsat.

- Nu dom'le, o lăsăm și care are sânge-n pix vine cu mine.

S-au dus mai mulți. M-am dus și eu că înot bine.

A făcut baie și comandantul așa matol cum era, se învârtea barca după el. Când să ne întoarcem la vapor s-a pus vântul mai tare. Majoritatea când s-a ajuns la vapor au părăsit barca pe scara de pilot. Am rămas înăutru trei oameni plus comandantul, tot matol, nu se trezise și nu reușeam să prindem barca în cârlige ca să o salte sus pe punte. Când urca brusc pe val, când se prăbușea. Când în sfârșit am agățat-o și o ridicau a început să se lovească puternic de bordajul navei, din cauza valului. Toți au zis că gata, s-a dus barca, acum se sparge. Și în momentul ăsta când barca era deja ridicată, aproape de copastie, comandantul s-a prăbușit pe spate în gol rămânând agățat doar de picioare. Ce ar fi urmat dacă cădea afară greu de spus dar în nici un caz ceva bun. Noroc că un doi mecanic, ciolănos, rezistent care fixat cu o mână de sfoara de la "țin-te bine" a înșfăcat cu cealaltă partea răsturnată a conducerii și a băgat-o în barcă. Că altfel...

Și mai eram noi odată să o încurcăm cu îmbăiatul. Eram cu "Agnita" lângă Sicilia. Tot așa, să oprim nava și să facem o baie. Nu am mai lăsat barca, am lăsat doar scara de pilot. Ce nu ne-am prins era curentul deosebit de puternic, cel puțin ca la Dunăre. Dar cu ochiul liber nu se vedea nimic.

Noroc că simultan s-au aruncat la apă două colace de salvare legate de o saulă foarte lungă; era saulă cât încăpe. Și când au început să fugă colacele, ne-am prins. Doi care erau deja în apă și îi ducea curentul s-au agățat de colace și i-au tras cu saulele afară. Ca și cum ai scoate un pește din apă.

Întâlnire la cinci grade latitudine nordică

Cu cine te poți întâlni în Oceanul Indian? Cu cine crezi și cu cine nu crezi. La cinci grade latitudine nordică întâlnire pe apă cu Nae Raichici.

Bănățean plin de viață și de interes pentru lucruri, auzind cu totul întâmplător de la un recrutor venit până la Oravița de Facultatea de marină s-a suit pe motocicletă și ajungând la celălalt capăt al țării la Constanța și-a pus soarta sub semnul apei. Un om care din Banat poartă amprenta în bine a Habsburgilor - civilizată intrinsec, cu un interes ascuțit pentru toată gama de

nou pe care vânturarea lumii i-o oferă și, lucru mai rar, cu o preocupare reală și nedemonstrativă de a lumina și ridica și pe cel de lângă el, pe oamenii din subordine. Un comandant de navă adevărat și un om la care mă gândesc cu plăcere că am avut ocazia să îl cunosc. Eu ocupat cu spitalul la Galați, el bătând apa luni de zile nu am avut ocazia să îl revăd deși m-am gândit adesea la el și mi-ar fi făcut plăcere. Și acum, iată-l. Ne încrucișam cu "Simeria" nava comandată de Nae Raichici. Nu ne vedem decât ca vapoare. Conversăm la radiotelefon. Dar dacă la telefon în țară ești pierdut în labirintul clădirilor din jur, dacă vocea cu care conversezi nu are nimic topografic concret aici trăiești cu totul altceva. Iată-l! Ochiul mătură marea până la gâza ce se depărtează de tine. Îl auzi, e alături și totodată îl vezi cum se micșorează, se ratatinează, dispăre. O ruptură progresivă între văz și auz. Și o provocare a imaginației care ca închipuire este totuși vizuală.

Un' te duci tu mielule? La tăiere domnule

Ce este un vapor "bolnav"?

Mi-a explicat o dată, fără a o face didactic ci la șueta din comandă, la amintiri, șeful mecanic Dan Onea.

"Șeful" a fost trimis, împreună cu alții, cu avionul, să preia un asemenea bolnav. Era o rablă încărcată în cont străin ce urma să transporte fosfați de la Casablanca în Indonezia. Din Maroc, de la coasta atlantică vaporul a ajuns cu chiu cu vai la Suez unde a încremenit. De două luni se lucra la el, o făceau atât egiptenii cât și echipajul, dar rezultatele - minime. Un vapor bolnav este contagios, îmbolnăvește și echipajul. Dan Onea a întâlnit un echipaj înrăit care nu avea nevoie de conducere parașutate și mai ales nu avea nevoie de muncă; ieșeau la lucru dar nu făceau nimic concret. Și aveau - desigur - agitatorii lor. Situația era groasă: navă încărcată, perspective de reparare ioc, echipaj de la mașină în rebeliune tacită. Final s-a decis trimiterea acasă a șapte din cei de la mașină. Problema era să nu fie anunțați în prealabil ci numai atunci când le vine schimbul. Exista riscul să fii bătut, să fii aruncat în apă sau instalațiile să fie sabotate. A fi trimis acasă este un lucru grav. Ți se poate imputa biletul de avion. Țștia puteau fi trimiși acasă și cu navele românești ce tranzitau Suezul. Așa s-a și întâmplat. Au fost anunțați cu două ore înainte, interzicându-li-se din acel moment să mai intre în mașină. Un polițist egiptean a fost trimis la bord de agent. Care face pe nebunul... cătușele. În final vaporul tot nu a putut fi reparat, s-a târât cu greu până la coasta greacă - la un moment dat motorul

principal mergea într-un singur piston, drumul Suez-Pireu a durat incredibil de mult, șapte zile - și ancorat acolo la o insulă.

Timp de o lună, cu o macara, toată marfa a fost transferată pe un alt vapor românesc care urma să o ducă în Indonezia. Costul operațiunii, un sfert de milion de dolari.

Ultimul voiaj

- Câți ani ai doctore?

- Patruzeci și opt.

- Dacă peste zece ani o să arăt ca dumneata, mă spânzur.

Costică Foxul, doiul de punte, pilit, aniversează împlinirea vârstei de 37 de ani. De felul lui este un om foarte politicos dar când bea devine sincer. A fost operat de o hernie de disc a coloanei vertebrale și nu se prăpădește de iubire față de doctori. Face yoga, își poate lipi burta de coloană, cară după el câteva cărți de yoga inclusiv una cu exerciții profilactice. Este atent și la alimentație. Ofițer doi face de ani de zile cart de noapte 0-4, de ani de zile se zgâiește noapte de noapte în întuneric, nu-i vreo luminiță, nu ne ciocnim.

- Marinarii au nevoie de vitamina A. Am citit doctore că în timpul războiului piloților de vânătoare care zburau noaptea li se dădeau afine.

Costică când bea devine violent și sumbru. Suficient de sumbru ca să mă abțin să-i spun că eu nu am văzut yoghin matrafoxat cu votcă, că ăia nu beau.

- Până acum mi-au murit patru colegi de promoție. În patru voiaje diferite. Unul din ei a murit la Istanbul, în gura Bosforului. Pe petrolierul "Independența". Când a explodat după coliziunea cu un grec au sărit geamurile la un sfert din Istanbul. Nici azi nu a fost complet îndepărtată epava Independenței. De ce? Muncitorii refuzau și refuză și acum să lucreze. Explozia a telescopat plafoanele castelului strivind oamenii. Cei ce tăiau cu sudură găseau resturi umane. Altul a murit la Constanța, în gura portului, pe "Sadu". Poveste clasică - a început furtuna, nu i-a pornit motorul principal, ancorele au gratat pe fund, nu au ținut și i-au zdrobit de stabilopozi, un fel de beton înghimpat făcut să spargă valurile pe diguri.

Omul se hotărâse să se lase de voiaje lungi și să rămână practic la uscat, să treacă pe vasele de pescuit din Marea Neagră. Numai că pentru asta trebuia să dai o șpagă foarte mare. Și atunci omul făcea ultimul voiaj ca tot ce scoate din el să investească în această trecere la uscat.

Și chiar că a fost ultimul.

Anul trecut pe aici mi-a murit un consătean

- Între Creta și Sicilia este zona cea mai periculoasă a Mediteranei. Biskaya Mării Mediterane. Dar zona dintre cap Pasero în Sicilia și capul Matapan din sudul Peloponezului este mai temută de cei ce au petrecut patruzeci de ani pe mare decât Biskaya propriu-zisă. Pe aici ne-a prins o furtună îngrozitoare. Și mai rău era cu comandantul, un boșorog tâmpit.

- Și de ce era așa de rău?

- Că vaporul te ajută dar trebuie să-l ajuți și tu.

- Bun, o fi fost tâmpit, dar experiența?

- Faptul că un om a petrecut douăzeci de ani pe mare nu înseamnă nimic.

Dacă e tâmpit așa cum nu a priceput din prima zi nu va pricepe nici până la urmă. Știi povestea cu "ciocănitul de roți" de la CFR scos cu festivități la pensie după o activitate impecabilă? Omul mulțumește frumos, e emoționat și la sfârșitul vieții vrea și el o lămurire: "De fapt ce dracu trebuia eu să aud când dădeam cu ciocanul în roți?"

- N-aș putea să-ți spun dacă în medicină e tot așa. Posibil. Tot ce știu cu siguranță este că într-o revistă canadiană de anestezie, căreia tare îi plăcea să publice și aforisme am întâlnit o afirmație care m-a șocat: "Experiența nu are valoare etică. Este numai denumirea greșelilor pe care le-am făcut și certitudinea faptului că le vom repeta". Și cum v-ați descurcat cu furtuna aia?

- Ca naiba. Ne-am dus să ne ascundem la Pantelaria dar toate locurile de ancoraj din jurul insulei, atâtea câte erau, erau pline, full. Trei nave care nu aveau loc de ancorat se învârtteau în jurul insulei că dacă e să dea de dracu' să fie cine să le ajute. Am plecat - după ce am întors cu greu, cârma nu asculta - spre Sicilia. Și acolo locurile de ancorat erau pline...

Discut cu secundul în noapte, întretăiată de izbucnirile violente de lumină ale fulgerelor ca o scăpare timp de câteva secunde într-o lume paralelă, o altă dimensiune, o altă realitate.

Lângă noi un marinar care nu are ce căuta în comandă, ca și doctorul de altfel, în comandă stă ofițerul de navigație de cart și timonierul. A urcat sus gonit de furtună, de frică.

- Dom' doctor, anul trecut pe aici mi-a murit un consătean.

Era pe un cargou mic, un "S" de 4800... S-a canarisit nava, s-a pus pe-o parte. Așa la vreo treizeci de grade. De ce s-a canarisit greu de spus. De obicei e vorba de amarare proastă a mărfii. Marfa trebuie să o fixezi așa ca oricum te-ar rupe valul să nu o ia din loc. Că de aia îi și zice amarare - fixare rezistentă în toate situațiile apărute pe mare. La toate. Cum se face acest lucru se știe

relativ bine. Riscul este ca cei de pe navă să fie tâmpiți și să nu supravegheze amaraul, care revine expeditorului mărfii, sau ca unul din cei responsabili, de la vârful, să fie tentat de parale și să-și riște eventual și viața lui dar și pe a altora. Oricum după ce s-a canarisit a intrat apă în mașină. După ce a băgat apă în mașină s-a canarisit și mai tare. Și atunci a luat-o marfa din loc. Saci de azotat. Bărcile de salvare erau inutilizabile din cauza bandării. Mai rămâneau plutele de salvare. Au lansat pluta. Motoriștii ca întotdeauna erau mai fricoși și nu îndrăzneau să sară la baltă.

- Asta e o chestie care s-a studiat destul de bine la aviatori. Am citit despre așa ceva. Are și un nume propriu - se cheamă "sindromul marsupiolui". Ca la puii de cangur. Îți vine greu să părăsești avionul și să te catapultezi. Că la supersonice o decizie din asta se ia în zecimi de secundă. Trebuie să ai viteza de reacție a cobrei. Ori chit că avionul se prăbușește, carlinga, colivia asta îți dă un sentiment irațional de securitate în raport cu exteriorul. Și pierzi secunde prețioase. Uneori și viața.

- Așa o fi dom'doctor. Eu nu știu. Și cum vă spuneam pluta a luat șaisprezece oameni. De la punte, că motoriștii n-au vrut. Toți cei de pe plută au scăpat. Cu o singură excepție, consăteanul meu. Nu a murit înecat, a murit de inimă. Avea omul vreo cincizeci de ani, frica era mare...

Ei, cealaltă plută nu a putut fi lansată. Se pare că era găurită, mă rog, inutilizabilă. Dar nu a fost bătaie pe locuri la cea care era în funcțiune că motoriștilor le-a fost frică să părăsească fierul. S-au adunat toți la pupa navei. Nava oricum era pe scufundate. Și toți cei de pe plută (șaisprezece, cincisprezece, nu știu dacă omul meu murise deja sau nu) au văzut cum tot grupul ăla de rămași pe vapor a dispărut. Au dispărut într-o clipă sub un val imens. Au dispărut toți. Nici azi nu se știe dacă i-a spălat și i-a dus în mare sau dacă au fost băgați sub structuri. Că nu i-a mai văzut nimeni. Pluta nu a fost recuperată imediat. Au stat ceva pe apă până i-au găsit. Trecuse peste ei un avion, asta după ce vaporul lansase S.O.S. și sperau că i-a reperat și vor veni cât de repede să-i scoată. N-a fost să fie. Doar mai târziu au aflat că avionul nu-i văzuse. Dar a avut un rol important în a le salva viața: speranța asta i-a ajutat pe oameni să reziste, să nu cadă de tot pradă disperării.

Tunelul

Pe fundul vaporului trece un tunel. Tunelul leagă compartimentul de pompe de la prova cu camera de comandă a mașinii. Prin tunel trec tubulaturile și pe timp de furtună poți ajunge "pe jos", fără a fi măturat de valul de pe punte, la pompele de combustibil de la prova. Camera mașinilor are niște porți etanșe care o izolează în caz de nevoie și de tunel și de compartimentul cârmei,

spre pupa. Porțile de aceea sunt etanșe că nu se știe niciodată. E bine să fie închise. Că o navă românească a pățit-o. “Bicazul” pe fluviul Orinoco, în America de Sud s-a pus pe pietre. Coca navei a fost spartă la nivelul tunelului și cum porțile nu erau închise a inundat apa mașinile. A fost nevoie de șapte luni să fie ranfluată.

O figură similară a pățit-o și Georgică, ofițer mecanic, colegul meu de voiaj. Culmea, a pățit-o în port, la francezi, legat la cheu. Acolo li s-a spart tancul forpeak, din prova și a inundat tunelul. Poarta spre sala mașinilor fiind întredeschisă a tâșnit apa, jet violent, de câțiva metri. A inundat rapid și masiv. Majoritatea celor care erau în camera mașinilor au fugit afară. Georgică a reușit să pornească pompele, să dea apa afară și să închidă parțial porțile etanșe. Noroc că nu s-a ridicat apa mai sus că inunda motorul principal, se amesteca uleiul cu apa și să te ții.

- Dar dacă inunda de tot?

- Dacă inunda de tot se rupeau parâmele și nava se punea pe fund. Că era la cheu. Dar după aia să te ții anchete. Dumneata unde ai fost, ce măsuri ai luat. Și așa mi-am luat un risc enorm. Am tras de nevoie santina în port. Ori santina este decantare de ulei, motorină... Iar în port la francezi apa era cristal. Dacă te prindeau că ai tras santina în port primeai o amendă absolut fabuloasă. Dacă nu mai rău. Noroc că era noapte, era și ceva curent așa că nu s-au prins. Dar a trebuit să optez fulgerător între două rele, amândouă mari.

Râmând prin Marea Roșie

“Hagienii” bagă adânc râțul în apă și din când în când deasupra înfloresc horbota arteziană a spumei ridicată în izbucnire înaltă, fugind larg pe borduri. Mă legăn leneș în chaise-long pe puntea etalon, cea mai înaltă suprafață plană a vaporului, așezată deasupra comenzii. Sus, la înălțime, mă simt rupt de vapor, singur cu marea. Este vânt dar cald încă, alunec ușor spre somn și împăcare. Și deodată sar îngrozit. Explozie! Apoi încă una. Nu-i a bună. Mă uit în sus și văd dâra de fum. “Hagienii” lansează rachete. Cui și pentru ce? În jur numai marea păcloasă răscolită de vânt. Chestia nu-mi place de loc - reminiscență de la filmul “Tragedia Titanicului” unde și ăia lansau rachete? - și cobor. Skiperul, Nae Raichici lansează una după alta rachete îmbrăcate în aluminiu care pleacă cu un pocnet scurt, coadă de fum și înfloresc într-un ghem luminos pe cenușiul cerului. Ce se întâmplă? Căutăm să ne identificăm ca poziții cu “Buhuși” bulk-carrier de 55.000 tdw ce vine din India, de la Goa, cu avarie la motorul principal. Se târăște. Nu mai au alimente, au nevoie de motorină ca să le meargă motoarele auxiliare până la Suez. Îi auzim dar nu-i vedem. În plus “Buhuși” nu-și cunoaște poziția. Radarul nu-l poate folosi pentru asta, satelit nu au, stelele nu au apărut,

locul, Marea Roșie, este îngust și plin de corali. Le dăm poziția și în scurt timp auzim un alt român, tot un 55.000 tdw care o cere. Giganți care precum copilașii întreabă: Unde suntem, nene? Când ne vine poziția de la satelit le dăm regulat coordonatele. Între timp bulăul devine tot mai net. În slip mă strecor la prova să prind valurile să fac și eu un duș. Apa intră în gură, amară, puternic sărată. Vântul se simte, încep să-mi fie frig și atent, prudent pe capacele ude ale magaziiilor o iau înapoi. Mă întâlnesc cu nostromul venit îngrijorat să inspecteze ce i-ar putea spăla apa de pe covertă. După ce mă usuc și dau cu mâna pe piele am senzația că sunt plin de nisip. Este sarea cristalizată din saramura la saturatie a Mării Roșii. Ajung în comandă tocmai bine să asist aici la gluma proastă a unei bandări de 28 de grade. Senzația este neplăcută, pare că nu mai revenim, toate se văd oblic, în bizou. Răsturnarea de planuri se însoțește de zgomotul asurzitor făcut de pahare care se sparg, ghivece de papaia care se despică (papaia care nu are noroc; după ce câinele i-a mâncat lui Nae Raichici papaia, șeful poliției din Goa i-a procurat alta, nu de alta dar a rămas mască auzind "My dog had eaten my papaya"), cărți prăbușite, extinctoare care se desprind...

Florin-piticul care în plină criză financiară și-a luat niște cafea din India găsește pe jos în cabină un amestec de sticle sparte, cioburi de pahare și o pânză de boabe înotând în diluant ce trăznește grețos. La omul sărac nici boii nu trag! Suferind din greu de rău de mare piticul reînvie de ciuda pagubei.

Vecinul meu doiul de navigație intră fluierând vioi în baracă și brusc aud Paști și Dumnezeii - calcă vârtos în cioburi.

Spre seară vine ofițerul trei mecanic să-mi ceară spirt și pensă - vrea să-și scoată cioburile din gambă. "Am scos deja două dar cred că mai sunt câteva". Este miezul nopții, mare 5 vânt 7. Urc pe etalon să văd dacă nu cumva mi-a zburat chaiselongul în mare. Din cauza vântului nu prea poți să te ții pe picioare. În întunericul nopții albește spuma ridicată la prova când nava "ia ciocanul". La un val mai puternic snopul de apă se ridică până la nivelul luminilor de poziție de pe catargul prova și se luminează brusc ca în jocurile de lumini ale fântânilor arteziene. Oamenii ăștia de fapt nu sunt siguri pe vapor, soartă și viitor. I-am spus skiperului că am coborât de pe etalon văzând rachetele de frică ca nu cumva jucăria să se scufunde și eu să nu știu. Se schimbă brusc la față și bate cu degetele îndoite în tablă. Orice este posibil, s-au văzut destule. Căteaua este hipodinamică, cu sclerele roșii, cu o adâncă suferință în ochi. Stă culcată grămadă pe puntea de comandă. Are totuși minimul de energie să mă lingă pe picioare. Pe punte se aferează câțiva oameni să amareze compresorul de peste o mie de kilograme aruncat ca o jucărie de colo-colo...

Dosarele X

... Stăteam toți și așteptam să apună soarele. Vroiam să vedem unda verde. Este un efect de refracție a razei la apus. Discutasem până atunci despre ea. Și deodată a ieșit din mare, la orizont, un OZN globulos. Ce a început măi frate! Au început toți să urle, să răcnească...

Stăm adunați spre miezul nopții în comandă. Suntem mai mulți la cioace, dublul-caset îngână ceva, e cald, transpirăm. Bobiță doarme în jetul de aer rece a unui conditionair, tresărind leneș când îl luăm în brațe să-i mozolim botul și urechile. Cel ce povestește este Vasile Savisch, telegrafist, ofițer RTG. "Roade" ușor o votculiță cu care și-a făcut cinste. A primit telegramă de acasă, singur și-a recepționat-o.

De crezut, îl cred. Îl cunosc pe Vasile deja de luni de zile, e un om absolut serios. Și apoi nu demult înainte de plecare în voiaj am prins la ruși - la Galați rușii se prind excelent și eu știu bine rusește - la o emisiune științifică povestea clară, exactă, a unui amiral din flota lor din Pacific. Amiralul fusese nici mai mult nici mai puțin decât șeful serviciului informații-contrainformații al flotei sovietice a Pacificului. Omul avea dreptul de a face publice informații clasificate înainte ca strict secrete. Submarinele atomice în misiune, la patrulare, cu armament nuclear la bord, aveau consemn ca sub nici o formă, în nici un fel de circumstanțe să nu se deconspire și să iasă la suprafață. Unele din ele au fost constrânse să o facă după ce au fost hăituite de obiecte imerse neidentificate care prin parametrii lor tehnici nu puteau fi în nici un caz o creație a omului. Altădată manevre secrete ale flotei erau urmărite din aer de o formațiune imensă fuziformă, un corp aparent tehnic. S-au luat cu supersonicele după ea, au tras cu rachete. Degeaba! Așa că povestirea lui Vasile nu mă impresionează prea tare, OZN pe mare este numai una din fețele posibilului.

Gică Bogzeanu, membru al grupului nostru de palavragii de noapte, zâmbește strâmb. Gică e o figură. Brăilean, băiat de tehnician veterinar. Când era copil l-au dat la școala de popi, la mănăstirea Ciolanul, lângă Buzău. Nu i-a plăcut și a plecat într-o noapte cu alți doi puști făcând patruzeci de kilometri pe jos. Gică a terminat liceul de marină, nevastă-sa este asistentă la ginecologie la spitalul din Constanța.

Urmează o poveste absolut incredibilă. Gică își face cruce că e adevărat: n-a ajuns el popă dar de cruce nu își bate joc. Vorbește cu ușoară groază. ... Era tot la apusul soarelui. În comandă erau skiperul Freitag și încă trei inși - ofițerul de cart, timonierul și Gică, marinar. La un moment dat din apă, la orizont, au început să iasă, una după alta, niște "luni". Ei au încremenit și s-au pitit. Comandantul Freitag a încercat să se uite la ele cu sextantul. A fugit pe aripa

din stânga a comenzii. După el și câinele. Freitag a albit pe loc, tot. Câinele a albit numai în partea din față, jumătate din corp, restul a rămas cafeniu.

- În fața ochilor mei a albit! Gică își face o cruce largă. Când a venit în țară pe comandant l-au chestionat tot felul de reporteri, ce a simțit, ce a văzut. N-a vrut să spună nimic.

Când am vrut să-mi aștern gândurile și impresiile despre mare pe hârtie în fața relatării lui Gică Bogzeanu am ezitat. Prea e neverosimil. Dacă totuși și-a bătut joc de noi? Ce-i cu albitul ăsta? Numai că recent mi-a căzut în mână "Antares I" o lucrare semnată de un om ce nu are nevoie de recomandări, Dan Apostol, suveranul pontif al fenomenului OZN din România. Om de o competență și credibilitate mai presus de orice îndoială.

Iată ce relatează Dan Apostol:

Cazul a fost raportat de trei nave, în același timp, analizat în extenso în "The Marine Observer", iulie 1983. Evenimentele s-au desfășurat pe 17 și 18 septembrie 1982 și au implicat, în Atlanticul de Sud trei nave: "Strathewe", "Tenchbank" și mineralierul românesc "Bocșa".

Dan Apostol menționează că investigațiile au arătat că fenomenul nu a fost un experiment militar sau un fenomen astronomic și fizic cunoscut și mai menționează scurt, razant ceva ce mă face să cred că Gică nu a mințit: "iradierea anormală a celor trei vase în momentul apropierii maxime a globurilor de foc, comportarea cu totul neobișnuită a animalelor de la bord..."

Dosarele X între cer și apă.

Boat people

Întâi octombrie. Trecerea în această lună nouă, ce prin denumire este consonantă suflătește cu adâncirea țepăună în toamnă, mă prinde în mijlocul nopții la 180 mile de Saigon. La proporțiile drumului nostru Saigon e la o aruncătură de băț. Este zona marii aventuri, tragedii, a rușinii numită "boat people". Zeci de mii, dacă nu sute de mii de oameni, fugind de comunism, de represiune, foame și sărăcie urcați ciorchine pe orice numai imaginația ar putea numi nave sau obiecte flotante. Jumătate se înecă fără ca nimeni să afle de soarta lor. Zeci de mii, sute de mii de bărbați, femei, copii. O pradă ușoară pentru pirații din zonă, de fapt derbedei înarmați pe nave cu motor. Oamenii cară spre noua lor viață tot ce au agonisit, toate valorile ascunse. Mica conștientă a fiecăruia reunită pe apă. Sunt jefuiți, omorâți, femeile violate. Cei ce scapă și de val și de jefuitorii mării care vămuiesc ca lupii cireada fugărilor pe mare au șansa fie de a acosta la țărmul unei alte țări, "democratice", fie de a întâlni o navă comercială. Țările "democratice" nu sunt dispuse să hrănească niște guri în plus oricâte declarații oficiale ar face privind aderarea la principiile drepturilor

omului. Vor face totul ca să azvârle pe nenorociți înapoi în mare. Navele comerciale... Puțin din acești “boat people”, oameni ai bărcilor, întâlnesc nave care au reflexul de a salva oamenii. Dar dacă i-ai salvat ce faci cu ei? Cine îi primește? O experiență a trăit-o o navă românească. Au luat la bord multe zeci de oameni. Unde să-i ducem? Noi mergem la Singapore. Hai să-i ducem la Singapore. Singapore nici vorbă să-i primească. Vă privește. Hai să anunțăm NAVROM-ul. NAVROM-ul nu-i făcut numai din oameni răi dar ce să faci cu vietnamezii? Să aduci în România refugiați politici din Vietnamul comunist frățesc? Nici vorbă. Așa că deviați vaporul, întoarceți-vă și mergeți până în Vietnam. Să-i predați autorităților. Unde scrie că o să-i împuște? Bineînțeles că i-au împușcat. Și chiar sub ochii echipajului pentru că de, comunismul este grăbit, construim o viață nouă, nu avem timp de discreție. Au întrerupt operațiunea la protestul comandantului. Nu sub ochii noștri! Și dacă nu e sub ochii voștri cu ce se schimbă problema? Și cum e să spui oamenilor, privindu-i în ochi, că îi duci înapoi, cale de câteva zile, de la ceea ce credeau ei a fi salvare la împușcare? Plângeau, cădeau în genunchi, ofereau bani, aur. Unul s-a încurcat cu o tipă, o vietnameză în partea “bună” a drumului. Acum asta plângea, se ruga să o ascundă undeva în tavanul dublu, să o salveze. Dar parcă poți? Unde o lași după? Dacă te toarnă, că orice vapor are turnători? Și cine răspunde? Așa că marș din brațele tale în țeva revolverului tovarășilor.

O mare rușine. Românul e sărac, speriat și lipsit de apărare. Dar Occidentul? Occidentul care a știut, a tăcut și a lăsat să se întâmple tot ce s-a întâmplat?

Crocodil farm. Stop here

Cu 450 de ani înainte de Cristos istoricul grec Herodot a vizitat Egiptul. De la el ne-a rămas descrierea crocodililor sacri ai locuitorilor văii Nilului. În bazine de marmură, umbrite de vegetație, reptile imense cu inele de aur în jurul labelor și pietre prețioase în urechi. Erau hrănite cu potârniche fripte, jamboane de porc, plăcinte. După ce mănâncă desfac fâlcile și zeci de păsări grațioase, cenușii, de mărimea unei prepelițe pătrund între zidurile fioroase de dinți. Crocodilii stau ore în șir cu fâlcile desfăcute și păsărelele vânează lipitorile din gătlej.

Este prima descriere a unei rezervații de crocodili, sacră ce-i drept, din istorie.

Mie mi-a fost dat să văd o rezervație de crocodili nu sacră ci științifică.

Madras, țărmul răsăritean al Indiei de Sud, statul federal Tamil Nadu. Un ansamblu de bazine așezate pe țărmul oceanului unde sunt adunați crocodili de apă sărată și apă dulce din toate colțurile lumii. De pe șosea rezervația este

presemnalizată de V-ul răsturnat lateral, fierăstruit de zimțătura dinților unei fălci deschise. "Crocodil farm. Stop here".

Pe banii Wilde Found Organisation, National Geographic Society USA, a unor universități americane și a unor fonduri indiene de "Tribal Rehabilitation" sunt înmulțiți în captivitate crocodili. Lângă bazinele de ciment ce adăpostesc jigodiile sunt afișate rezultatele de fertilitate - ponta de ouă - și supraviețuirea finală. La intrare în rezervație un mic muzeu. Cranii imense de crocodil fixate în pereți, alungite având ceva între chipul măștii rituale africane și triumphiaritatea ochiului la Modigliani. O piele imensă de crocodil, bătută în cuie, întinsă, ridicându-și crestele blindajului. Lângă ea inscripția: Please touch. Atingeți, vă rog! Fotografii în prim plan a unor crocodili din toate părțile lumii. În bazinele cimentate de la intrare - sute de pui. Absolut nemișcați, cenușii precum pământul par reticolul tridimensional al rădăcinilor unei plante uriașe, rădăcini împletite prin cățărarea imobilizată a animalelor unul peste altul. Culoarea - cenușiu nămol.

Crocodilul este din două puncte de vedere un stop cadru. Un stop cadru al evoluției, un martor viu al unor vremi biologice de mult apuse, o specie supraviețuind printre noii veniți ai lumii vii.

Un stop cadru al încremenirii; urmărindu-l ești neplăcut surprins de totala sa imobilitate, ochi deschiși, inexpressivi cu o fantă subțire între pleoape. Pare mort, mineral, nu aparține lumii vii. Puterea lui este încremenire îndelungată, sfidând puterea ochiului cercetător al viitoareii victime prin puterea nemișcării totale. Încremenirea sa este însă încremenirea resortului comprimat. Nemișcarea se poate transforma în salt fulgerător. Prin toată atitudinea sa crocodilul sugerează implacabilitatea. Este tot atât de bine programat și implacabil ca și moartea însăși. Pânda sa imobilă dă o aură psihologic și mai paralizantă fricii pe care o inspiră. Este o amenințare inclusă în peisaj, intarsie "în orb" în policromia vegetalului și mineralului

Priviți de aproape ochii îți dau fiori. Ochi de killer. O privire nemișcată, fără expresie, care trece prin tine. De fapt te țintește foarte exact și la obiect. Este un echivalent al acelui sentiment neplăcut, parapsihologic în esență când te simți privit din spate printr-o crăpătură, o perdea. Simți arsura privirii și nu știi de unde vine. Ochiul cu pupilă în felie de pepene pusă vertical vine să-ți amintească că lupta biologică nu este un element negociabil.

Bazine cu iguane, unele din ele cățarate în pom. Skiperul a mâncat supă din labe de iguană. Se spune că este afrodisiacă, în tot cazul ce este sigur este că are un gust delicios. Alte bazine sunt ochiuri de apă acoperite de alge, parcă presărate cu mărar și pătrunjel. Prin pânda verzuie asemeni unui ciot răzbate botul cornos alungit cu două nări ridicate și ochii prezenți și imobili. Alunecarea crocodilului este lină, fără învolburarea apei. Un dinamism simulând supunerea pasivă la curent. În Guinness Book printre catastrofele produse prin animale sălbatice - 80.000 japonezi (cifra estimată) mâncați de crocodili în timpul

campaniei din Burma, cel de al doilea război mondial. Cum s-ar spune crocodilii au făcut o cură de japonezi. Din când în când, foarte rar, câte un crocodil iese din apă prăvălindu-se legănat pe niște piciorușe scurte, crăcănate. Într-o incintă acoperită cu plasă de sârmă cu ochiuri dese un gigant - cel mai mare crocodil aflat în captivitate în India. Lung cât încape și lat de un metru și jumătate. Peste fâlcii, depășind ca un fermuar pielea fâlcii opuse dinți imenși în trunchiuri de con. Pe fiecare bazin cu reptile mai mari avertisment: "Don't put hands inside". Nu băga mâna.

În pâlănia-lăculeț a unei mici râpe cu vegetație - semnul înotatului interzis și desenul unui cap de crocodil. Probabil că a fost pus după ce un naiv s-a lăsat înșelat de aparențe. Peste tot foiesc o mulțime de ciori tipic indiene cu ochi viu, interesat și insolent, mișcându-se cu eleganța agresivă a unei mahalagioaice ieșită în lume într-o societate ce o depășește oleacă social dar pe care o sfidează. O cioară la care se întâlnește un amestec ciudat de culori: negru, cenușiu scrum, maroniul. Nu este cioara gregară și posacă, de cârd, de la noi ci o cioară individualistă, curioasă, aproape feminină în comportament.

În rezervație forfotesc copilași de școală într-o uniformă albastru spălăcit, cu ochi vii, prezenți. Sunt puși să meargă în șir indian (că de aia-s indieni), fiecare cu mâinile pe umerii celui alături, conduși de câteva educatoare în sariuri colorate.

Secundul se bagă și el în șir cu copilașii, pune mâinile pe umerii celui din față. Lumea râde, atmosfera este decontractat prudentă. Skiperul cu reacția frust eficientă a marinarului, cu videocamera grea pe umăr vrea să pună dihăniile în mișcare și excedat și el de imobilismul de Madame Toussot al unuia îi trage un scuipat pe bot. Cum zidul care-i desparte e prea înalt pentru jigodie, nici o reacție. Posibil că altfel mai stăteau ei de vorbă și afla și skipperul ce au aflat cei 80.00 de japonezi. Lângă circurile de ciment un alt tip de crocodil stă la pândă. Asta ține de sectorul servicii; servicii ce fiind nesolicitate trebuiesc insinuate, băgate ca lama de cuțit în broasca noncomunicabilității prudente a turistului. Prima chestie este să te lipești de alb însoțindu-l cât mai degajat cu putință, dându-i explicații de care nu are nici o nevoie. Îi arăți un arbore și-i spui că e un arbore. Fâsâi și țocăi din limbă la crocodili care sigur că nu se mișcă. Nu contează! Tu ai fâsâit pentru domnii. Sari în ogradă și pocnește "pahidermul" cu un ciot. Gata, acum chiar că ți-ai câștigat galoanele. Ți-ai riscat viața, nu-i așa? Relația ta cu sahibii devine de-acum o relație de-o viață. Smile-ul este larg, ai siguranța pescarului care a coțat rechinul și îl joacă în undiță. Ai prins unghiul de tragere și obuzul a pornit. Sahib trebuie să bage mâna în buzunar.

Madras

Ce este Madras pentru mine?

Grafismul extraordinar al peisajului indian ritmat de verticala palmierului și cocotierului. Din cauza soarelui orice oglindă de apă este puternic reflectorizantă; perfect plană prelungește imaginea în “color” a peisajului. Un omniprezent efect Taj Mahal, de oglindă.

Vacile umblă liber pe stradă cu coarnele vopsite. Ambele coarne pot fi roșii cu buline albe sau vaca poate să aibă un corn verde și unul albastru. Vaca este sfântă. Negustorii de fructe sunt vădit înnebuniți să-și protejeze marfa, să nu-și bage vaca botul să-i sărăcească. Cel mult negustorul va fugi cu fructele dar niciodată nu va respinge vaca la modul explicit.

Peste tot ciori obraznice cu penajul cenușiu, cu ochiul prezent și obraznic. Nimeni nu va lovi cioara hoafă. Tot ce e viu e respectat. Negustorul de clătite căruia cioara i-a furat “pe față” marfa, fără să se păzescă, fuge cu clătitele nu lovește cioara cu bățul.

Boii Zebu, o eleganță asiatică, gât elansat de păun, împing cu cocoașa cu ajutorul mai mult decât primitivului jug al Indiei - o simplă bară groasă. Coarnele sunt ridicate în sus, în lărg, în vârful lor atârnă ciorchini de clopoței.

Totul este înecat în răgetul de măgar răgușit al moto-ricșelor, tricicle cu motor cu un claxon ca o pară de clismă.

Ricșe, biciclete, ricșe motorete triciclu, căruțe cu roți înalte trase de boii Zebu cu coarne vopsite... Autobuze vopsite în verde militar, fără geamuri, numai cu ferestre blocate de bare metalice.

Mașini ale poliției semănând cu o mașină de hingheri, pe ambele laturi câte un brâu larg de geamuri acoperite de zăbrele din plasă groasă de oțel. Pe cabine sigla “Break down scuard”.

Polițiștii în kaki se sprijină în bastonul subțire și lung ca o coadă de mătură bine lustruită. Aici se dă cu bățul.

Citește numai și vei vedea cum trăiesc acești oameni:

Pe stradă, pe perete scrie cu var: Urin strictly forbidden. Urinatul strict interzis.

La restaurant: Sharing not allowed. Interzis să mănânce mai mulți din aceeași porție.

Pe partea din spate a aproape fiecareia din norul nesfârșit de biciclete înscrispția: Ipotecat la banca Indiei. La fel și pe mototriciclu.

E o problemă să mănânci, e o problemă să urinezi, e o problemă să nu trăiești din împrumuturi de mizerie girând cu puținul tău de mizerie. Este o problemă acoperișul de deasupra capului.

În centrul vechi, colonial, al Madrasului la o întâlnire radială de străzi statuia lui Eduard VII al Angliei. Pe postament în basorelief tronează stema regală engleză în marmoră aplicată și sub ea deviza: "Mon Dieu et mon droit". Inscriptia te trimite la lunga relație dintre insulă și Franța de peste canal, o dușmănie veche care în final s-a stins prin proiectarea uneia spre o vocație atlantică și a celeilalte spre una mediteraniană și final continentală. Pe treptele statuii monarhului englez s-au cuibărit într-o viețuire definitivă copiii mizeriei - oamenii fără de case. Noaptea se izolează ca melcii în găoacea lor - își trag peste cap, acoperindu-se complet, un soi de cârpă subțire în chip de pătură; cortina dintre ei și lumea exterioară. Poți seara să vezi cum pe treptele unui magazin dorm - mama, tatăl, unul, doi sau trei copii. Uneori cu ei doarme și câinele familiei. Alături, vasele de mâncare. I-am văzut și când mănâncă. Cu mâna. Nu cunosc și nu au tacâmuri. Copii născuți sub semnul blestemului. Oameni din ce în ce mai în plus. În India se practica pe vremuri pruncuciderea. Ca și în vechea Japonie și în vechea Palestină. Pe undeva era prevenirea în fașă a unei desfășurări sigur nefericite. Unde este moralitatea unei atitudini și unde este moralitatea celeilalte? Greu de spus. În tot cazul acest popor al gangurilor, scărilor, trotuarelor este ca o palmă dată preocupărilor mele de santal wood, albume englezești și alte rahaturi sofisticate. Mizeria este boală grea.

Spectacolul străzii este culoare dar și suferință.

... Oameni goi, cu un aer sălbatic, păr lung netuns, având numai o legătură îngustă pe mijlocul bazinului acoperind mai mult decât sumar ce ar fi de acoperit, băgați în mijlocul trotuarului până peste mijloc în gropi înguste de canalizare scot găleți cu nămol.

... Oameni care cară pe cap greutatea greu de imaginat și construcții aparent imposibil de susținut.

Cărucioare - targă pe două roți cu mânere lungi pe ambele părți. Bărbați cu turban alb în jurul capului și o năframă în jurul coapselor; în rest - nimic. Femei cu sariuri cu buricul în vânt. Tot felul de desene frontale, punctul roșu de la îmbinarea sprâncenelor, ochiul pineal, fiind numai "deschiderea", modesta bază de plecare. Dungi longitudinale și transversale trase cu cenușă pe frunte. O mare diversitate de cercei pe aripa nasului. Indivizi cerșind, încremeniți artistic cu mâna întinsă în care își țin vasul de ofrande.

Turbane roșii, păr netuns de o viața, ochi fanatici.

Picioare "de lege" scheletice încât mulțimea pare un imens miriapod pe susțineri filiforme.

Enorma mulțime de desculți.

Tot pavajul este presărat cu petice de mic comerț: câteva roșii spălate, alături un altul cu câteva cepe, pe o rogojină cămăși, pe o alta lacăte, adidași sau mai știu eu ce. Noțiunea orientală de bazar: fagurele de cotloane ale comerțului.

Indivizi care strivesc între două roți mari dințate, care par mai degrabă piese de locomotivă decât auxiliare ale unei industrii de răcoritoare, tulpini de

trestie de zahăr, asemănătoare unor ciomege de bambus și care trosnind lasă după trecerea prin supliciu un smoc de fibre ca o mătură stricată în timp ce sucul cenușiu-albicios se adună în cană.

Piața de flori - un culoar cu miros îngrozitor, întuneric în plină zi, lămpi aprinse, miros violent de flori. Florile sunt jupuite și diversele petale, cu îndemânarea cu care se bagă bobul de orez prins între degete în gură, sunt luate și fixate în jurul unei ațe învârtite între degete ca suveica. În final iese un puzzle de petale. Ocupația florăreselor este jupuirea florilor și “organizările de petală”. Rezultă conglomerate și pete de culoare. Micile altare de peste tot sunt o profuzuine a petelor de culoare ale florilor ritmate de focuri, echivalent al lumânărilor noastre. Ce este lumânarea noastră dacă nu o preluare peste secole a venerării lui Agni al indienilor și un apropos la zoroastrism?

Jupuitorii de flori creează mozaicul parfumat și policrom al unei realități rupte de suportul ei inițial. O orgie de mirosuri, culori și forme artificiale. Este curios cum hinduismul, religie în bună parte animistă sau incomplet ruptă de originile ei animiste se refugiază în asemenea măsură în artificial în ceea ce privește floarea. Japonezul nu ar fi făcut niciodată așa ceva. Pentru el floarea este o realitate în sine. La japonez acumulările nu sunt în obiect (crearea artificială de obiecte) ci în posibilitățile de multiplicare ale obiectului prin schimbarea unghiului de vedere.

Secundul nostru, Carmil Sarca filmează bazarul ca pe o colecție de entomologie. Țintește indivizi cu obiectivul de la mică distanță, fără să ceară voie. Masiv, ars de soare, un aspect de scandinav cu pielea roșie, păr până la umeri legat cu o bandă ce trece pe frunte, pantaloni scurți de blug, sigur pe sine, înfipt, cu o față de “las’ să curgă” nu trezește nici o obiecție deși se imixtează evident în viața acestei comunități. Mai mult, toți râd, fac mutre în vizor. Comandantul crede că “sunt naivi ca niște copii”. Poate. La unele întrebări indianul îți răspunde cu un zâmbet ambiguu, clătinând rar și sceptic din cap. Nu sunt chiar atât de naivi. Parțial, dacă nu în principal este sindromul “Bancnotei de un milion de lire sterline” descris de Mark Twain. Cu o sculă de 2.000 de dolari pe umeri singurul sentiment pe care îl trezește Carmil în această lume este respectul. Extraterestrii între noi! Drumul lui este întrețesut de exclamații repetate - ușor descoperire, ușor afirmație - VIDEO!

Hinduism și creștinism. Ramakrishna și Vivekananda

“De îndată ce vei găsi echilibrul în lumea ta interioară, îl vei găsi și în lumea exterioară”

Sbri Ramakrishna

“Cele mai mari adevăruri au fost uitate tocmai din cauza simplității lor”

Swâmi Vivekananda

“Dumnezeu speră că dragostea va construi templul său iar omul nu va aduce decât pietrele acestuia”

Rabindra Nâth Tagore

“Pot să reînesc cea mai mare dragoste cu cea mai hotărâtă opunere răului”

Mahatma Gandhi

Hinduismul este denumirea unei împletiri vag definite de culte și credințe împărtășite de majoritatea populației din subcontinentul indian. Este un fel de federație religioasă a cărei caracteristici definitorii sunt acceptarea sistemului social bazat pe caste, dominația religioasă a brahmanilor a căror limbă sacră, sanscrita este vehiculul scripturilor și a altor texte sacre. Unele din aceste texte, imnele vedice, aparțin mileniului doi înainte de Cristos și exprimă cultura arienilor ce au invadat India prin nord-vest pe la 1500 înainte de Cristos. În secolele 8-4 înainte de Cristos au fost scrise Upanișadele, text misterios. Upanișadele, mângâierea vieții lui Schopenhauer, sunt considerate Noul Testament al lumii hinduiste. Peste încă patru secole a fost compus un alt text fundamental Bhagavadgita, Cântecul stăpânului.

Hinduiștii cred în marii zei Vishnu și Shiva ca o cale alternativă de reprezentare a Ființei Supreme și acceptă credința în renaștere sau reîncarnare. Este o religie ce nu recunoaște un întemeietor uman, textele sacre fiind considerate ca provenind de la absolutul divin aflat în legătură directă cu omul. Religie ambiguu structurată putând apărea în același timp ca politeistă, panteistă, animistă ba chiar și monoteistă. Monoteist hinduismul poate fi prin extraordinara capacitate de focalizare devoțională temporară. Unii își pictează sau tatuează tot corpul cu numele zeului ales, recită zilnic litanii zeului, practică denumită sahasranama, adică “cele o mie de nume”. Civilizația indiană este o unitate bazată pe o extremă diversitate de rasă, limbă, obiceiuri și religie, diversitate ce conferă extrema vitalitate a acestei lumi.

Care este numitorul comun al hinduismului în jungla de credințe și superstiții ce îl alcătuiesc? După Will Durant acesta este cultul zeilor Shiva și Vishnu, închinarea la Vede, texte sacre, la brahmani și la vaci și Mahabharata și Ramayana considerate nu ca epopei cu valoare literară ci ca scrieri sacre cu caracter secundar. Divinitățile și dogmele Indiei au încetat treptat să fie cele ale Vedelor. Hinduismul reprezintă într-o oarecare măsură triumful Indiei indigene și dravidiene asupra arienilor sosiți aici în epoca Vedică. Hinduismul este după Durant o filosofie de sclavi, o raționalizare a oboselii, o religie transformată într-un simplu cult de idoli și degenerată într-un ritualism pur tradițional în care forma este totul iar substanța este nimic. Hinduismul propovăduiește asceza și renunțarea, purificarea și trăirea “în sacru”, reculegerea până la absență față de viață înconjurătoare.

India este un subcontinent alcătuit din sol african migrat și alipit Asiei de care este despărțit prin bariera munților Himalaya. Este un teritoriu izolat care poate fi invadat doar pe două căi - prin nord-vest și pe mare. Din nord-vest au venit arienii și mai târziu musulmanii care au creat imperiul mogul pe solul Indiei. Islamul este o religie monoteistă intolerantă, bazată pe prozelitism și care a lovit în timpul imperiului mogul viața tradițională a Indiei. Tensiunile sângeroase dintre islamism și hinduism se manifestă și astăzi în viața acestei țări.

În secolul XIX și XX, pe mare au venit englezii ce au devenit succesorii imperiului mogul. Când după marea răsccoală indiană Compania comercială a Indiilor de Est a devenit Imperiu Britanic, când administrația, ideologia și creștinismul s-au ciocnit cu tradițiile milenare ale Indiei nu s-a produs o catastrofă ci o îmbogățire a două lumi - a Indiei și a lumii albe. Figuri cheie a acestui proces de la sfârșitul secolului trecut au fost Ramakrishna și elevul său Vivekananda. Ramakrishna era un brahman din Bengal, Godadhar Chatterji, care s-a născut în 1836 lângă Calcutta, oraș în care a și murit în 1886. Și-a luat numele de Ramakrishna prin asocierea lui Rama, una din cele trei încarnări ale zeului Vishnu considerate ca eroi și de la Krishna, o altă încarnare a lui Vishnu, zeitate din marea Bhagavadgita. Ramakrishna nu avea educație europeană și nici măcar o cultură tradițională indiană prea solidă. Dar era un geniu spiritual, care a avut viziuni și le-a propovăduit, un guru cu o excelentă înzestrare dominat de ideea unității omenirii și o capacitate ieșită din comun de a convinge prin simboluri, parabole și istorioare.

Pătrunderea Europei în jungla parfumată și deseori nedreaptă a lumii hinduiste a fost o sfidare a lumii sfinte pluraliste, practic politeiste, a sistemului castelor, o sfidare adusă de știința și de școlarizarea europeană a elitelor indiene. Ramakrishna în timpul experiențelor sale mistice a avut viziunea lui Mohamed și a lui Iisus Cristos ceea ce l-a dus la convingerea unității de esență a religiilor lumii.

Ideile sale au fost expuse în celebra “Evanghelia lui Sri Ramakrishna”. Toți zeii din lume Cristos, Yahweh, Allah, Tao, Vishnu, Shiva au aceeași

semnificație, exprimă aceeași realitate. Creștinismul, exclusivist și misionar, a lovit India în gol. India l-a acceptat ca o parte a întregului, privind realitatea religioasă mult mai extins. "Cristos este mesagerul. Dumnezeu omniprezent al universului nu poate fi văzut de către noi până nu este reflectat de una din mărețele torțe ale universului: profeții, oamenii-zei, încarnările, toți cei în care S-a scoborât Dumnezeu. Mesagerul a venit pentru a arăta Calea, pentru a arăta că Spiritul nu este în forme, nu este încifrat în încâlcite probleme filosofice. Mai bine să fii neștiutor, mai bine să nu fi citit nici o carte. Pentru salvarea ta nu e importantă nici bogăția, nici puterea, nici măcar cunoașterea. Tot ce este necesar nu este decât puritatea. Fericiți cei cu inima curată căci ei îl vor vedea pe Dumnezeu. Tot ce s-a produs odată în Natură trebuie să se fi produs înainte și se va produce cu siguranță în viitor. Nu există nimic în Natură care să nu fie supus legii și asta înseamnă că tot ce s-a produs odată trebuie să continue și să fie o continuare. Vom găsi deci pe Dumnezeu nu numai în Iisus din Nazaret dar în toți marii Maeștri care l-au precedat, în toți cei ce au venit după el și în toți aceia ce vor urma să vină. "Adorația noastră este liberă și fără hotare. Totul este manifestarea aceluiași Dumnezeu fără de hotare. Toți sunt puritate și lipsa egoismului. Toți au luptat și și-au oferit viața pentru noi, bieții oameni. Omagiem pe toți Profeții trecutului de la care am moștenit învățăturile și viața oricare ar fi rasa, țara și credința lor. Omagiem pe toți cei ce vor veni în viitor, Zei vii pentru a trudi fără egoism pentru urmașii noștri" scrie Vivekananda.

Hinduismul este tolerant, nepăsător, pluralist ca viziune, poate fi orice pentru oricine fără a eșua într-o realitate unică. Această ideologie, susținută de Ramakrishna și Vivekananda implică toleranța și a fost continuată, generând-o până la un punct, de atitudinea morală hipertolerantă a lui Ghandi.

Gandhi a fost pentru construirea acestei noi lumi indiene un sfânt itinerant iar Vivekananda a fost un chrisostom, o gură de aur, un propagandist cu un uluitor simț al verbului.

Vivekananda, nume religios a lui Narendranath Datta, a trăit numai patruzeci de ani. S-a născut și a murit la Calcutta. L-a întâlnit pe Ramakrishna în 1880, cu șase ani înainte de moartea acestuia. A petrecut apoi șase ani retras în Himalaya. El a fost pentru maestrul său ce a fost Sfântul Paul pentru Cristos. Un element fundamental al hinduismului este setea neostoită de a afla Adevărul ultim și de a-l trăi. Din mileniul patru înainte de Cristos și până astăzi în India a existat un șir neîntrerupt de înțelepți și profeți a căror viziune spirituală a fost reunită sub semnul unui concept suprem dharma. Dharma este un termen de netradus. El nu poate fi sugerat decât prin perifraze. El semnifică baza însăși a vieții, cu toate modurile și cu toate transformările sale. El se referă mai ales la realitatea fundamentală în care și prin care tot ce reprezintă lumea formelor și aparențelor își primește propria sa semnificație și valoare. Cele două stele îngemănate Ramakrishna și Vivekananda au urcat pe cerul furtunos al gândirii hinduse într-un moment de criză acută. Societatea se dezintegra printr-o evoluție

abuzivă a sistemului castelor, o șesime din populația Indiei era “paria”, cei excluși, cei “de neatins”, o aristocrație intelectuală hibridă pierdea orice contact cu India reală. O contribuție caracteristică a gândirii hinduse în spiritualitate, religie, artă, literatură a fost geniul sintezei. Cei doi au descoperit formula prin care dharma individului pe calea perfecțiunii pe plan transcedental poate fi armonizată cu dharma individului ca unitate într-un grup social. Iar pentru noi, non-indienii, non-hinduiști, Ramakrishna și Vivekananda au deschis calea spirituală a recunoașterii demnității persoanei umane, înțelegerea că în persoana umană sunt concentrate toate forțele divine.

În 1893 la Chicago în Statele Unite s-a întrunit Parlamentul mondial al religiilor. Patru mii de delegați s-au adunat în jurul marilor personalități religioase reprezentând culte din toată lumea. O figură centrală a acestei reuniuni a fost Vivekananda. El a început o activitate misionară ce a dus la răspândirea hinduismului în Occident. Practic la Chicago în 1893 a fost întâlnirea decisivă a lumii albe cu hinduismul și cu budismul Zen. Vivekananda a înființat misiunea Ramakrishna sau Societatea Vedanta. Vedanta, cuvânt sanscrit, textual - sfârșitul vedelor - se referă la Upanișade considerate ca sfârșitul vedelor atât cronologic cât și figurat ca esență a acestora. La Calcutta, Ramakrishna Mission Institute of Culture se ocupă de promovarea înțelegerii internaționale și interpretarea moștenirii culturale a Indiei. Sediul misiunii Ramakrishna este la Calcutta la Belur Math. Clădirea arată - în funcție de punctul din care este privită - ca biserică, moschee sau templu. Este o clădire cu o arhitectură unică ce simbolizează credința universală a congregației sale. Tot la Calcutta pe malul Hoogliului, braț al Gangelui, este și Darkineshvar Temple, templul zeiței Kali, locul unde prin meditație Ramakrishna și-a dobândit viziunea spirituală.

Darkinesvar, Calcutta

Darkinesvar, Calcutta, locul iluminării lui Ramakrishna. Suntem în picioarele goale. Pantofii și ciorapii i-am lăsat la intrare, în mașină. Dacă noi am luat de la indieni apa sfințită, musulmanii au luat descălțarea. Descălțarea care poate atinge uneori absurdul ca mod de venerare a unor locuri dedicate: la Madras, pe malul mării, în parcul dedicat memoriei primului ministru al statului Tamil Nadu, stat sudic al confederației indiene, nu ai voie decât cu picioarele goale. Probabil datorită faptului că în parc se află statuia ministrului. La intrarea în complexul monastic-avertisment: “Păzește-ți buzunarele. Hoții sunt peste tot.” Într-o aripă a clădirii camera lui Ramakrishna. Nu ținem neapărat să o vedem dar însoțitorul nostru, agent de vapor, deși comunist convins spune cu ochii ieșiți din cap:

- You d'ont want to see Ramakrishna bed? Nu vrei să vezi patul lui Ramakrishna? Ei, chiar atât de nesimțiți nu suntem. Deși e coadă la intrare sigur că suntem nerăbdători să-i vedem patul. Pe jos, în cameră, o mulțime de oameni așezați turcește, cu ochii închiși. Fața le este suptă în extaz meditativ, înclinată lateral la patruzeci și cinci de grade. Parcă decolează într-o rână. Zborul extazului! Ideea tradusă ca durere fizică, răvășirea expresiei prin simțire. Înghețarea pe notele supreme ale vibrației. Un demonstrativism? Pare. Dar nu este. Trăire pură, sinceră, violentă. Filmatul interzis. Pe un perete chipul lui Ramakrishna. O față ascetică, suptă, intersexuată. Lângă el Vivekananda.

Douăsprezece capele închinat lui Shiva sunt dispuse într-un lanț perpendicular pe apa Hoogliului, brațul de Gange care străbate Calcutta. În fiecare, înăuntru sau chiar în fața intrării câte un lingam. Lingam este simbolul falic al lui Shiva. În sanscrită linga înseamnă simbol. Mai pe românește simbolul falic este un suleandru imens de piatră sau metal, cu coronițe de flori pe gât și uns cu unt. Că untul fiind de la vacă este și el sfânt. Simbolul falic este prezent și în străfundurile culturii arhaice a pământului numit astăzi românesc. La dansul călușarilor cel ce conducea flăcăii, maestru de ceremonii, avea în mână un baston cu măciulie, însuși organul. Iar când Brâncuși a construit Coloana Infinitului la Târgu Jiu în timpul prim-ministeriatului lui Tătăreanu, țărani locului - reflex colectiv de reactualizare a memoriei arhaice - au denumit coloana "Sula lui Tătăreanu". Lingamul este un simbol al fertilității într-o lume flămândă, amenințată de foame, o lume de agricultori la care repetarea anotimpurilor era repetarea obsedantă a întrebării "vom mânca sau nu vom mânca". Lingamul nu este monumentul arhaic al sexualității este monumentul arhaic al foamei.

Shivaismul pare a fi cea mai veche religie a lumii. Se pare că se practica încă în timpul civilizației Mahenjo-Daro. Mahenjo-Daro, civilizație de pe valea Indului, cu o vechime de 6000 de ani, care a atins apogeul acum 3000 de ani, dispărând în secolul III înainte de Cristos. A fost după unii inspiratoarea civilizației protosumeriene din Mesopotamia. Mohenjo Daro era o civilizație ce ocupa un teritoriu cât Egiptul și Mesopotamia la un loc. O civilizație care era la apogeul ei când pe valea Nilului Keops își construia piramida. Se pare.... "Cunoștințele noastre despre trecut nu sunt decât o lacună din vasta noastră ignoranță" scrie Will Durant.

Shivașii își pictează orizontal sprâncenele cu cenușă din brânză de vacă. Vaca este animalul sfânt. Tot shivaștii poartă linga fixată de braț sau de gât. Pentru hinduist viața ca și universul trece prin trei faze succesive: creația, conservarea, distrugerea. Ca atare Divinitatea îi apare sub trei forme diferite: Brahma - creatorul, Vishnu - conservatorul și Shiva - distrugătorul. Hinduștii numesc acesta "Trimurti" - "cele trei aspecte". Parcă am mai întâlnit noi undeva Sfânta Treime? Devoțiunea populară se împarte între ultimii doi zei. Brahmanii, casta religioasă, totdeauna prudenți, urmați de majoritatea populației, onorează egal pe cei doi zei. Shiva, denumire sanscrită, este un eufemism. Shiva înseamnă

“favorabil”. Zeul este de fapt distrugătorul general. Orice naștere este o crimă capitală care va fi pedepsită prin moarte. Nici un popor nu a conceput cu atâta seninătate ca indienii caracterul schimbător al formelor și imparțialitatea naturii. Indianul știe că răul contrabalansează binele și distrugerea merge în pereche cu creația. Templul de la Darkinesvar este templul zeiței Kali. Cele douăsprezece capele ale lui Shiva nu se află întâmplător în ansamblul templului lui Kali. Energia creatoare a lui Shiva (distrugătorul!), într-un univers perpetuu pe cale de a se crea, desface și re-crea, denumită “shakti” est personificată prin soția lui Shiva - Kali (denumită și Parvati, Uma, Durga). Kali este un idol negru cu gura mare și limba afară. Ornată cu șerpi Kali dansează pe un cadavru. Fața și pieptul îi sunt acoperite cu sânge. Are un colier de cranii. Cerceii săi sunt oameni morți. Kali are patru mâini. Două dintre mâini poartă o sabie și un cap tăiat. Celelalte două mâini sunt întinse într-un gest de binecuvântare și protecție. Kali-Parvati nu este numai regina morții și a distrugerii ci și zeița maternității. Ea poate fi tot atât de bine tandră ca și crudă, poate surâde dar poate și ucide.

Mergem, simțind plăcerea pământului sub talpa goală, să vedem banianul sub crengile căruia s-a iluminat - după o îndelungă meditație - Ramakrishna. Baniyan este un arbore tipic indian. De fapt este o preluare a unui cuvânt tamil, vaniyan, negustor, pe care portughezii, cei ce au văzut primii arborele și l-au comunicat Europei, l-au schimonosit în banian. De ce negustor? La umbra frunzelor sale se făcea probabil negustoria. Căci banianul este prin excelență în această țară toridă un arbore al umbrei. Este un smochin ale cărui ramuri emit rădăcini aeriene ce coboară până la sol unde se dezvoltă dând arborelui sprijin și hrană. Nu departe de noi este grădina botanică a orașului, cea mai veche grădină botanică din India (1786). Atracția majoră a grădinii botanice este cel mai mare banian din lume; vechi de 200 de ani, 600 de rădăcini aeriene, ramuri ce se întind pe o suprafață de 400 de metri pătrați. O aglomerare de trunchiuri paralele și rădăcini aeriene ce se înfig de sus, din crengi, în pământ ca niște odgoane de ancorare. Alături lucește apa Hoogliului. Arborele este înconjurat de o plasă de sârmă. Pe crengi maimuțe în libertate, hrănite de oameni cu felii de castravete și alte drăcovenii, care de care mai dichisite. Doar sunt maimuțele de pe arborele sub care s-a iluminat sfântul! I se atrage comandantului atenția să nu se apropie prea mult cu videocamera de ele; pot să i-o smulgă. Maimuțele cenușii au păr scurt, coadă lungă solzoasă și ochi vicleni, enigmatice și transparente de om bătrân. Ochii dau acestor “umanoizi” licențiozitatea unor pitici libidinoși. Dacă nu ar fi ochii ar fi o caricatură a omului. Ochii însă le dau niște dimensiuni psihice cu mult mai neliniștitoare, un fel de Daumier colț cu Hyeronimus Bosh. În afara plasei de sârmă, chiar lângă oameni, o maimuță bătrână cu un abdomen imens, ascitic, își roade castravetele. Capre care umblă libere. Ciori. Indianul este semenul animalului. Căci animalul este o creatură. Dacă există identitate între suflet și Dumnezeu omniprezent - Ramakrishna a declarat - calea salvării constă să servim creaturile văzând în ele încarnarea Creatorului. El a înlocuit preceptul hinduist Jīver daya “Compașiune pentru toate creaturile” cu Jīver

Shéva “Servirea Domnului prin toate creaturile sale”. Totul e suflet și omul și animalul. Nimic nu este deasupra căci totul este una.

Peste tot secara și ciocanul. Calcutta este un stat condus de comuniști. Între mașinile parcate fac chetă doi activiști cu o hârtie “seceră și ciocan” prinsă în piept. Trecut și prezent? Nu se poate spune. Pur și simplu simultaneitate. În buza complexului monastic hindus o casă de rugăciuni iudaică. Arhitectură caracteristică, steaua cu șase colțuri, pe acoperiș, sub cornișe. Întâlnirea credințelor la capra podului. Exact ca în învățătura lui Ramakrishna, monahul practic analfabet de la templul lui Kali iluminat sub banianul acum invadat de maimuțe. Nu îți trebuie știință, îți trebuie puritate. Ne încălțăm. Drumul de întoarcere îl facem printr-o Calcuttă răvășită de sărăcie, case-case-case, totul cotropit ca de o masă lichidă de micul comerț stradal. Iată în sfârșit și K.P. Dock. Vaporul, ușurat de fiare, marfa noastră a fost descărcată în sfârșit, s-a înălțat brusc din apă. Descărcarea s-a terminat. La noapte, când fluxul va crește adâncimea apei, ieșim pe fluviu.

Cotețari și pricopsenii

Marinarul român cumpără mult, prost și ieftin. Marinarul român este un micro-angrosist de marfă de proastă calitate, aceeași pentru majoritatea echipajului. Ce se caută în țară, încintă închisă până în 1989 oricărei diversități și doritoare de “altceva”?

... Românul nostru lua orice, numai să fie scris “Made în West”. Și bântuia moda ca epidemia de gripă: întâi cu carpetele, tot omul vroia să aibă carpetă, pe urmă bluze cu fir, pe urmă fardurile. Nu era greu de știut ce se caută în țară și ce poți trânti acolo unde te duci. Două-trei voiaje și te orientai. Dar mai erau necesare două condiții cadru. Rețeaua - să procuri en gros ce se cerea - maieuri “de Casablanca”, maieuri chinezești care mergeau bine în Maroc, sau două geamantane cu spray-uri pentru indieni, sau o mie de pălării pe care le dădeai la egipteni cu cinci lire bucata - procurat, băgat în port, loc de ascuns, scos din port, vândut cu amănuntul. Era și asta o industrie...

Al doilea element - protecția: dacă te prindea să nu pățești nimic sau să scapi ieftin “lasă-l că e băiat de-al nostru, avem nevoie de el”. Trebuia să cultivi relații, să câștigi, să plătești, să te învârti precum calul în manejul circului. Obositor, nu oricine poate.

Marfa se ia de la “Vasile” negustori specializați în acest tip de comerț cu românii, care au învățat și ceva românește și sunt grijulii să umple cât mai eficace această nișă specifică “românească” a legii cererii și ofertei.

Găsești pe “Vasile” la Singapore, Bangkok, Bombay, Casablanca...

În comerțul lui de semiengros, un engros al promiscuității, cu marinarul român, “Vasile” de pe orice loc al mapamondului va căuta să arate cât mai

jalnic. Să fie “cotețar”, un magazin cât mai coteț. Căci cu cât evoluezi de la coteț la pricopsenie te arde fiscul. Vinzi pantofi? Ai un impozit. Vinzi pantofi într-un magazin care are și încălțător, adică “facilități”? Plătești matale alt impozit. O, dacă ai și o oglindă!... Alt nivel de impozit. O excepție o reprezintă Singapore, unde pământul atât de drămuț de Dumnezeu al insulei este scump și atunci cotețul se dărâmă și în locul lui va apare un supermarket, beton și sticlă unde vei căpăta și dumneata, proprietarul, o boxă. Oricum în Singapore rege nu e micul angrosist - marinar român ci rusul și cotețurile și pricopseniile în devenire se numesc “Volga”, “Odessa”, “Neva”... Adevăratul coteț l-am văzut însă la Calcutta.

“Magazinul” este de fapt un cufăr înalt, pus pe latura scurtă în picioare căruia îi lipsește peretele din față. Este așezat pe “labe”, picioare înalte ce îl transformă într-un magazin lacustru. Calcutta în perioada musonilor devine un lac, o pânză de apă. Mărfurile strâns așezate înăuntru una peste alta alcătuiesc un perete compact, un fel de mozaic bizantin de bunuri ieftine. Atât de strâns așezate încât nici un obiect nu există în sine ci este numai o componentă a unui tablou continuu policrom. În mijlocul acestui puzzle comercial, în ladă, ocupând un spațiu miniscul prin plierea picioarelor sub fund trunchiul vânzătorului ce pare un păianjen păzindu-și țesătura pânzei colorate de mărfuri.

Mașina

- Știi care e deosebirea între un ofițer mecanic din flotă și un tractorist de la uscat? Tractoristul e mult mai curat.

Mircea “Sindicat”, ofițer III mecanic nu glumește. E pornit, revoltat pe soartă.

- O groapă ecuatorială. Dacă afară sunt 35° în mașină sunt 45°!

- În mașina asta totul e mâncat de rugină. Un pas calci pe tare un pas calci pe moale.

Ia să văd și eu ce e cu mașina asta că mă întâlnesc zilnic pe vapor cu mecanicii și nu știu de fapt de unde vin ăștia. Îmi place mie pe puntea de comandă dar eu nu sunt punctist, sunt doctorul întregii suflări de pe navă.

Așa că mă hotărâsc să fac un cart de noapte în camera de comandă a mașinii și împreună cu motoristul de cart un tur de inspecție de jos, de la Țota minus paisprezece metri până sus la coș, la schimbătorul de căldură. Impresia este a unei călătorii cu submarinul. Ești mult sub nivelul apei, în caz de coliziune dacă gaura este mare nu apuci să ieși. Dacă gaura este mică apuci să pornești pompele de santină. Vaporul nu merge fără aer și fără abur. Deci fabrica asta are compresoare și caldarine. Totul se bazează pe injecție (combustibil), ungere, răcire. Ai de urmărit patruzeci-cincizeci de parametri - temperaturi, presiuni,

turații. Toate au în caz de nereguli semnalizare acustică și optică. Cam fiecare piesă este dublată. Dacă se strică o pompă poți folosi alta, cu o altă destinație inițială. Unele semnalizări sunt defecte, anulate în comandă și trebuie să te duci periodic la agregat - să vezi care-i treaba. Automatizarea la români este de 20-30%, la navele moderne ale altora cam de 97%. Românul este specialist în reparat cu condiția să aibă piese de rezervă. De multe ori - de obicei - nu are.

- Una din marile plase sunt navele închiriate. Ai de exemplu, cum avem noi acum, soia. Asta e marfă perisabilă. Dă-i bice că dacă se strică răspunzi în caz că nu ai ajuns la timp. Și apoi fugi din nou după marfă. Nu ai timp să reperi. Și se adună așa cârpăceală peste cârpăceală, bandaj peste bandaj, caplama este caplama până odată, cade. Cade și nu se mai ridică.

... Mineralierele astea de 65.000-55.000 de tone care sunt acum cerealiere, ca al nostru, se întorc la vechea demnitate. Proiectul este portughez, cumpărat, și era de cerealiere. Trebuia să le facem pentru nu știu cine și final, când începuse construcția, grecul care le-a comandat a cancelat. Grecul a luat o bucată din seria asta, a exploatat vaporul cât încape, irațional. Apoi a cancelat contractul pe baza unor pretexte introduse din capul locului ca un virus în contract. Și-a făcut interesul, iar românii au rămas ca întotdeauna cu buza umflată. Nu e singurul caz. "Târgurile" sunt vapoare curios construite, cu o cocă îngustă de vas militar, cu stabilitate proastă, făcute se pare pentru indieni, pentru condițiile din lagunele lor.

Tot așa, vase refuzate, rămase în brațele Navromului.

Oricum o navă făcută pentru străini și refuzată mai merge dar o navă construită din capul locului pentru români e un jaf și o crimă.

Trăind în căldură, în viermuiala de țevi, motoare, motorașe, pompe, omul de la mașină pățește ca viețuitoarele lumii subterane a peșterilor. Viețuitoare la care dispar o serie de organe și se dezvoltă excesiv altele.

- Șeful mecanic vine acasă după opt luni de voiaj. Vrea să doarmă o oră, două dar nu poate. Liniște. Până la urmă îi spune nevastei: "Îa treci după ușa de la sufragerie și fă ca Principalul". Motorul principal.

Ofițer de punte

Un ofițer de punte după absolvirea facultății crește în trei pusee (fiecare după examene destul de grele și stagii pe funcția precedentă): ofițer trei, ofițer doi, căpitan (secund).

Și dacă are noroc, perseverență și capacitate înflorește în suprema realizare: devine comandant, pe englezește master adică stăpân.

Care din aceste posturi este cea mai comodă?

Este greu de spus.

Se spune că înțeleptul Ițic, de la care avem atâtea de învățat privind nuanțele actului existențial, a făcut cerere de plecare din țară în anii "accia". L-au convins, l-au șicanat, l-au bătut dar în final l-au chemat să-i dea pașaport.

- Numai spune tovarășul Ițic unde pleci ca să-ți trecem în pașaport.

- Eu vreau numai să plec.

- Nu se poate, trebuie să spui unde.

- Dați-mi un glob pământesc...

După ce îl sucește o oră în mână Ițic întreabă îngrijorat:

- Alt glob nu aveți?

Nu-i așa că e minunat să fii al mai mare, comandant? Iată ce mi-a declarat un secund:

"Numai un inconștient poate fi comandant. Că e capabil sau nu e o altă poveste. Dar trebuie să fie inconștient. Că altfel nu rezistă psihic, înnebunește. Răspunderea e imensă. Uite numai acum că suntem în Golful Suez, închipuiește-ți că se blochează cârma și intrăm peste o platformă petrolieră. Refuz să mă gândesc la o chestie din asta".

În afară de comandant toți ofițerii de navigație fac cart. Stau pe comandă de câte două ori patru ore în 24 de ore. Jumătate ziua, pe lumină, jumătate pe întuneric, cartul de noapte. Fără sâmbete, fără duminici, fără sărbători.

Să fii secund? Secundul, căpitanul e un nenorocit. Răspunde de marfă, de încărcare. Vaporul e o magazie imensă care cară dintr-un loc în altul. Cel ce încarcă vrea să te fure, cel ce descarcă la fel și dacă marfa e interesantă pentru echipaj, cine știe... În plus în magaziiile astea nu trebuie să încarci oricum căci încărcarea trebuie să respecte legile de flotabilitate ale navei. E o știință întreagă. O știință este și fixarea mărfii, amararea. Și dacă o ia la plimbat pe furtună, ăla ești.

Odată intrigat că secundul cu care navigam, altfel intelectual bine instruit, își împărțea timpul între cart și dormit, de băut bea cu mare măsură, m-am mirat:

- Tu chiar nu citești nimic?

- Eu pe vapor nu pot citi nimic. Nu-mi stă gândul. Pentru că oricând se poate întâmpla orice. Să se rupă vaporul în două. Sau să ia foc. Noroc că aici pe vapor merge bine încălzirea! Altfel s-ar fi băgat în priză la cabine tot felul de porcării. Odată pe vaporul pe care eram a luat foc bucătăria. Melamina asta care acoperă pereții arde ca la balamuc. Nu mi-e de așa zisele valori materiale. Mi-e de oameni. Și pentru cam toate problemele ce țin de punte răspund eu. Așa că cu cititul...

Ofițerul trei este hârțogarul navei. Răspunde de toate hârtiile, bate la mașină de înnebunește (că doar nu are dactilografă la bord), se ocupă și de cambuză. Nici asta nu are o viață prea dulce. Parcă cel mai bine ar fi să fii doi. Doiul răspunde de navigație. Dar asta manipulează banii (și nu e plăcut să fii casieră) și în plus are "cartul câinelui" de la miezul nopții la patru dimineața. Ia încearcă să faci zilnic treaba asta...

Cu navigația este și aici o poveste cu cântec. Navigația este navigație.

... Știu eu pe unul, băiat bun, acum e comandant. Era ofițer doi, comandantul nu-l înghițea, l-a trecut pe post de trei și a băgat treiul în locul lui. Știi ce a făcut omul? A pus vaporul pe uscat. Că cel care l-a înlocuit a trasat drumul peste o zonă cu fund de nouă metri. Comandantul nu a verificat. Și noul trei a făcut pe prostul. "Așa e trasat drumul, așa îl duc". S-a uitat el și a văzut că e fund nisipos și dacă te pui pe uscat după ce te debalastezi, te ridici. Dar le-a făcut-o.

Ofițer de navigație este o muncă foarte tracasantă. În port vii în contact cu tot felul de oameni care vor, cer, verifică.

Toate regulile nu pot fi îndeplinite. Ești mereu la mâna unora. Între altele pentru că ești sărac și vapoarele noastre sunt o veșnică improvizație și o tendință de a o mai lungi și dacă se poate a o mai lungi și peste poate. În plus orice instrucțiune nu poate fi riguros executată.

În meseria asta ești liniștit numai când navighezi pe mare și marea e bună.

Chemarea Mării

Georgică este mecanic unu. Post mare, profesional echivalent cu cel al secundului pe linie de navigație. Al doilea om după șeful mecanic. Meticulos, conștiincios. Bun meseriaș.

- Doctore, când am terminat institutul mi s-a propus în armată un loc bine plătit, de inginer electronist. Bun de tot. Chit că eu am făcut mai mult electromecanică. Dar l-am refuzat. Am plecat pe mare.

- Vroiai să vezi lumea?

- Nu, vroiam să-mi iau o combină muzicală. Și am înțeles că la uscat nu voi putea niciodată să-mi iau una cum vreau eu. Nici nu aș fi avut bani, nici nu se aducea așa ceva. Și pe urmă mie îmi place să aleg eu, să pun mâna, să pipăi. Când mi-am luat combina nu am dormit o noapte de fericire. Dar ce sculă am, nu-ți închipui!

Tibi și Ciobi

Unul dintre colegii mei a dezvoltat odată o teorie personală și șocantă. La orice nivel social te-ai referi proporția între prost și deștept se păstrează.

- De când m-am mai ridicat în picioare și am devenit conștient m-am prins că optzeci la sută din colegii mei sunt tâmpiți. Din grădiniță m-am prins. Dar să știi că am urmărit atent problema: proporția asta s-a păstrat și la liceu și în facultate. Și uite și aici la noi la spital. Oricum nu am nici o șansă să ajung

academician dar cred că și la Academie tot proporția asta funcționează: optzeci la sută tâmpiți.

Colegul meu nu mi-a explicat niciodată în care din cele două categorii se autoincludea iar eu nu am avut umorul să-l întreb. Mai târziu cercetând studii de psihologie am constatat că se afla în dublă eroare. Pe de o parte calitativă. Noțiunea de normal este o noțiune derivată din statistică. Norma o dă majoritatea. Nu ești deștept sau tâmpit decât prin raportare procentuală. Deci majoritatea indivizilor sunt normali. Optzeci la sută nu pot fi tâmpiți. O a doua eroare era cantitativă. Plusvariantele nu sunt unul din cinci (douăzeci la sută) ci unul din douăzeci, cinci la sută. Această descoperire a fost făcută și aplicată practic de comuniștii vietnamezi în lagărele de prizonieri, întâi francezi și apoi americani. Doar unul din douăzeci din prizonieri avea inițiativă, inteligență, curaj tot amestecul de calități care să-l facă un om întreg, capabil să gândească și să organizeze o evadare în care să aibă forța morală și intelectuală să își antreneze și colegii de captivitate. Depistând și anihilând aceste plusvariante, unul din douăzeci, vietnamezii au reușit să reducă la zero evadările. Mai târziu, demonstrând că omul este un fiu al naturii, un animal cu grai supus unor legi ce îl transcend și doar îl includ, nu îl izolează de restul viețuitoarelor, etologii au găsit aceeași proporție de plusvariante și în lumea animală. Predând o perioadă la școala sanitară, practic adulți cu liceu, într-o clasă descopeream unul, doi, rar trei indivizi plusvariantă. Legea 1/20 funcționa. Dacă funcționează în orice colectivitate funcționează și pe vapor. Dar la o colectivitate mică, puțin peste treizeci de oameni, abaterile statistice pot fi mari. Și într-un sens și în altul. Uneori când pe un vapor se întâlnesc doi sau trei extratereștii din ăștia intră în concurență. Căci pe vapoare navigă de obicei oameni tineri. După un număr de ani oamenii se lasă la țarm, ori prea tăvăliți de mare și de servituțile ei ori prea munciți de gândul copiilor lăsați acasă și al nevestei. Colegul meu de voiaj Tibi Miclea mi-a și explicat odată, arătându-mi în Oceanul Indian barca de salvare a unei alte nave românești venită la noi în vizită, după medicamente. Plină de stagiați, ofițeri tineri, o adunătură de pirați îmbrăcați fistichiu, cărora de abia le mijise mustața:

- Priviți dom'doctor. Cruciada copiilor. ăștia de fapt sunt niște copii aruncați pe mare.

M-a izbit adevărul fizic a ceea ce îmi arăta. Avea dreptate. Între tineri există totdeauna încercarea de stabilire a unei ierarhii oculte. A leadershipului. La oamenii deștepti tentativa de leadership este intelectuală.

Dacă ai șansa ca într-un voiaj lung, greu, stresant să te apropii de unul sau doi asemenea oameni pe vapor ești pe jumătate salvat.

Conversația devine duel verbal inteligent, comentariul faptului divers o complicitate bazată pe analiză intelectuală, dorința de instruire se întâlnește cu dorința de comunicare. Un voiaj bun nu înseamnă numai o navă cu mecanici buni, cu un comandant priceput și omenos, înseamnă și întâlnirea unuia sau doi oameni cu scânteie.

“Hațeg” 1988, voiaj în Extremul Orient. La punte doi tineri ofițeri la concurență: Tibi și Ciobi. Prieteni dar supraveghindu-se gelos. Care-i mai deștept, care e mai pe fază, care o face mai prompt. Și la navigație și în viață. Amiciția și concurența intelectuală creează între cei doi o legătură complexă și ambiguă. În ziarul local din Singapore, ziarul “strâmtorii” “Straits Times” găsesc o reclamă pentru apartamente de lux. Sună excelent, arată excelent! Îmi imaginez cum ar arăta pe ușa barăcii lui Tibi. Contrastul dintre pretenție, veleitate și realitate creează umorul. Ciobi cum mă vede că o decupez sare în sus. Vrea să o pună EL. E gata să bage un gol în poarta ăluia chiar și cu piciorul altuia. Tibi e young and restless. Tânăr și neliniștit. Curios să învețe, să asimileze, să aplice, să-și demonstreze și, cu un orgoliu bine temperat de un excelent self control, să demonstreze și altora.

Șanhai. La scară s-a pus soldat. Are și gheretă. Îmbrăcat în verde, șapcă cu cozoroc. Soldații prietenoși rup ceva pe englezește. Armata se ocupă de mult mai mult decât pază. Armata joacă un rol major în orice întreprindere. Cu un statut neclar dar omniprezentă. Oricare e mai isteț la chinezi după ce face armata rămâne în cadrul ei. De câteva zile tocmai s-au introdus gradele militare. Până acum toți erau îmbrăcați la fel. Subordonarea se făcea pe principiul “Este șeful meu pentru că mi-l cunosc. Iar el își cunoaște șeful”. Ceva cam ca mafia. Am fost la fel de uimit când am aflat-o ca și atunci când am auzit că în Tokio nu există numere la case.

Cu marea armată chineză Tibi reușește o performanță a instruirii și imediat un succes de management al acesteia.

Numărătoarea chineză cu degetele. Toate cele prime zece cifre pot fi simbolizate la chinezi cu cinci degete ale unei singuri mâini (bazat pe folosirea în principal al policelui ca simbol al lui cinci). Tibi află de la un stivator, învață imediat și vine mulțumit, ca un motan care a mâncat șoricelul, să îmi demonstreze și mie. Peste două ore vine să îmi ceară un pachet de țigări “Old Navy”. Vrea să-l dea soldatului, o mică arătare în verde care stă destul de pasiv și binevoitor la scară, niciodată preocupat ce cară de sus și ce cară în sus marinarii români. Tibi a dat lovitură scenei! Soldatul l-a întrebat cât îi ceasul și Tibi i-a arătat pe chinezește. Chinezului erau să-i iasă ochii din cap de mirare iar lui Tibi inima din piept de mulțumire. Punct ochit, punct marcat.

Acum ține să recompenseze regește pe acest martor privilegiat al succesului său. Toți avem micile vanități pe care le păstrăm și îngrijim precum vestalele Romei focul.

Prin ce iese din uitare un om cu care ai arat apa în comun, prin ce îți rămâne în suflet și amintire? Prin capacitatea de a privi lucrurile și altfel decât pragmatic și utilitar imediat, prin capacitatea și încercarea sa de a înțelege ce e cu el, ce e cu noi, de a privi nu numai dinăuntru în afară ci și dinafară înăuntru, desprinzându-se și depasionându-se prin intelect. Rușii au dat Occidentul cuvântul “inteligenția”. Nu era vorba despre cei ce practicau munca intelectuală

ci despre acei, veniți din diverse orizonturi sociale, reușeau să aibă o arie cât mai vastă de preocupări și interese și mai ales să o abordeze nepreconceput și nepasional. Amanții reci ai ideii și cunoașterii. Țin minte cum sculat în crucea nopții Tibi m-a târât pe punte. La travers, departe se zărea un imens halou luminos.

- E Bombay-ul, dom' doctor. E până la el o distanță de 250 de kilometri. Am fost și am măsurat pe hartă. Este distanța dintre Constanța și București!

Vocea îi este strangulată de emoție și interes:

- Uite pentru asta merită să navigi, dom' doctor.

Orice fapt, orice sarcină este pentru Tibi o provocare, un challenge. Vrea și să dovedească și să-și dovedească. Dar fără încrâncenare, păstrându-și interesul și umorul.

Tibi și Ciobi. Cunoscându-i înțelegi ce vrea să spună românul când optează "Decât cu prostul la câștig mai bine cu deșteptul la pagubă". Când mă uit în carnetul de marinar și văd "Hațeg" 1988 zâmbesc și îmi spun:

... Aha, Tibi și Ciobi!

Tucidide spunea că "Orașele nu sunt ziduri ci oameni". La fel și vapoarele.

Socotra

Un soare imens, roșu cărămiziu apoi violent portocaliu, perfect rotund se culcă lent spre orizont, secționat de nori care în contre-jour par dungi negre pe cer. Marea este nemișcată, o pânză uniformă. Până și brazda ridicată de navă nu este o brazdă ci o vălurire fără spumă, o ridicare fără răsturnare, fără tulburare, parcă de dedesubt, ca falsele valuri de la teatru.

Nemișcarea mării micșorează subiectiv orizontul, irită. Nava nu se mai pierde în mare, o domină. Toate proporțiile sunt schimbate. Imensa dără portocalie lăsată de soare se culcă exact în prova noastră. Contururile navei se înnegresc din ce în ce mai mult; devine o masă unică, fără detalii contrastând cu portocaliul în nuanțe din ce în ce mai deschise, mai stinse din fața sa. Până când portocaliul se stinge cu totul și pe cer apar stelele.

Această trecere de la lumina suprarealistă la nuanțele și simțirile întunericului este întreruptă de două evenimente.

- Doctore, ai văzut Socotra?

Era alături, dar nu o bănuiam. Norii, falsificând peisajul, o mascașeră. În stânga noastră, întinsă larg, nu prea înaltă, albastrui întunecată, prelungă, coasta insulei de care auzisem de atâtea ori și nu bănuisem vreodată că voi ajunge a o vedea.

Cea mai mare insulă producătoare de tămâie. O halcă muntoasă de 113 kilometri lungime, o continuare a munților din peninsula Somalia. Opt mii de locuitori cultivă aici curmale, tutun, aloe și o specie de trestie "sânge de nouă

frați” din care se extrage sângele dragonului, o rășină roșie a cărei aplicare pe răni oprește sângerările.

În secolul trei înainte de Christos a fost denumită în sanscrită Duipa Suchutra - Insula fericirii. Arabii care au ocupat-o i-au schimonosit numele sanscrit în Suquatra.

A fost ocupată paisprezece ani de portughezi, apoi de un sultan local. În 1876 au ocupat-o englezii, în 1967 a ocupat-o Yemenul comunist și navele militare rusești. Este cheia strategică a drumurilor dintre Golful Aden și Golful Persic și dintre Golful Aden și Shri Lanka.

Văzusem la bord o hartă a insulei, exotica prin detaliile înscrise în interiorul țărmlui; o hartă făcută în 1830 de englezi dar exactă și aflată - paradoxal - și acum în circulație.

Harta era copia celei de la începutul secolului trecut, cu un aer de grafică veche, iz de anticariat scump, cu prafum de document de colecție a istoriei navigației.

O hartă migălită exemplar de englezi a unei insule pe care acum erau stăpâni rușii.

Între noi și insulă, pe apa nemișcată, spinarea negru abanos a unui cașalot. Rar izbucnește aburul respirației - o arteziană de apă fin pulverizată. Jos, pe punte, pe capacul magaziei, vreo zece oameni aleargă căteaua. Deodată încremenesc și se întorc spre tribord. Un alt cașalot. Apoi încă unul.

Suntem în plin Ocean Indian.

“Razele soarelui și căldura cerului se îndreaptă cu atâta violență asupra oceanului încât apele acestuia sunt absorbite în atmosferă și aburul astfel format acoperă întinderile imense ale pământului cufundându-le în ceață. Mânați de vânturile mării acești curenți aerieni poartă otrăvuri funeste care intoxica șiucid populația”.

Oceanul Indian este locul blestemului, izvorul ciumei în viziunea profesorilor universității din Paris în timpul Evului Mediu. Sigur timpurile și știința au adus corectivele, suntem raționaliști dar într-o seară ca asta, la țărmlurile Socotrei pentru mine Oceanul Indian este locul unde orice, oricând se poate întâmpla.

Spre casă, spre Mediterana

Soare, vânt, de jur împrejur o mare răscolită tărcată în alb. O mulțime de pescăruși, mici, cu aripi cenușii își încrucișează zborurile la rasul apei. De unde nu întâlneam nimic acum e plin de nave - pe dreapta, pe stânga, la travers. Și deodată din alburiul indistinct începe să se deseneze - întâi o impresie, apoi o schiță vagă dacă încordezi ochiul, din ce în ce mai clar, din ce în ce mai distinct - Cap Spartel. Este ciocul de stâncă al Africii în Oceanul Atlantic. A mai trecut

o etapă. Spartel înseamnă Mediterana, înseamnă Acasă. În valul spart la prova lucește scurt, promițător (vom vedea!) curcubeul. Spartel se desenează de-a latul, lungit într-o rână și în spatele lui, unde dealul își domolește curba, albul risipit al Tangerului. Și dacă te uiți cu atenție pe partea cealaltă ghicești malurile Spaniei. Suntem pe jghiab. Gibraltarul. Spre maluri, la rasul apei, o pâclă cețoasă. În cabină auzi plescăitul valului. Lumea stă la careu. A început să se prindă televizorul. Marocul. Sărbătorirea regelui. Decorează ofițeri superiori după care aceștia îi sărută mâna. Ofițerii superiori sunt în uniformă. Sunt neplăcut impresionat. Îmi aduc aminte cum trimis odată cu salvarea să asigur "asistența medicală pentru organele de partid în vizită oficială" pe când eram detașat la Spitalul Constanța am văzut încremenit cum un colonel în uniformă ștergea cu batista de praf pantofii lui Ceaușescu pe scara heliicopterului. Apoi la televizor apare o recepție. Regele e îmbrăcat complet în alb, un fel de rochie albă cu glugă. Primește pe alții îmbrăcați în aceleași straie stranii. Aceștia întâi se înclină și apoi se reped să-i sărute mâna. O fac de parcă ar mușca-o și fiecare vrea să o sărute de două-trei ori până regele și-o trage înapoi. De la câțiva și-a tras mânios mâna, nepermițându-le sărutul: Nu merită!

Pe partea spaniolă a strâmătorii se vede albul zburlit al Tarifei, parcă răsărind din apă. Din când în când ne iau fața vederii spre Spania vapoarele care circulă spre ocean pe banda de separație. Și aici se ține dreapta. Deasupra Tarifei se ridică munți pierduți în ceața după-amiezii ce virează spre înserare. Pe partea noastră, a Africii depășim Tanger Bay, golful în care este cuibărit Tangerul. Pe munți și dealuri, risipite pe spinări și coborând spre vale - case albe. Locuința aici înseamnă alb. Radiotelefonul care a tăcut mălc toată traversarea oceanului acum a prins viață. Pe lângă noi trece un pasager vopsit în alb și galben portocaliu. Pe laturi caractere arabe scrise cu verde. Un marocan care face naveta între cele două maluri.

Se rărește lumina. Soarele devine un disc perfect rotund, palid portocaliu, exact în pupa noastră. Trece alb, cu steag englez, mânat de un motor puternic, un mic pasager, ca o rachetă albă, GIBLINE. Pe dreapta se ridică Punta Cires, cu nimic mai prejos ca stânca Gibraltarului. O imensă spinare-greabăn solzoasă, între solzii ei, sus la înălțime brațe de ceață, mai jos, spre poale rămătură de piatră. Timpul trece și oceanul, pierderea în ocean, e o amintire. Trecem pe lângă desfășurarea largă, violentă în întinderea albeței sale, a Ceutei. Din marginea Ceutei pleacă - imensă spinare de animal imersat, ridicată, cocoșată și apoi repierdută în mare - cap Almina - la capăt pulsează puternic farul; lumina lui, din ce în ce mai stinsă, mai pală ne va însoți în timp ce ne pierdem în noapte.

S-a dat ceasul înapoi cu o oră. Ne apropiem de ora țării. Acasă! Dar chiar ești sigur că ce vei găsi te va bucura?

Bancnota de zece pesos

Revers - Declaracion de la Habana de 2 septembre de 1960.

Fidel Castro cu bazinul înainte, mâna stângă sprijinită pe buca stângă, mâna dreaptă ridicată, cu indexul ațâțat înainte, vertical (nu indicativ ci profesoral - părintește). Capul dat pe spate cu patruzeci și cinci de grade - la academismul patern se adaugă o notă de pasiune. Totul văzut din spate. Iar în fața lui milionul de tovarăși cubanezi cu mâinile ridicate în sus în semn de aprobare.

Avers - Tipărit cu literă slab imprimată, în continuu:

Patria o muerte, Cuba teritorio libre de America.

Cu cinci astfel de hârtiuțe poți cumpăra o fetiță. Cubanezul mediu câștigă treisprezece asemenea hârtiuțe, pe lună.

Venceremos!

În rest nu poți cumpăra mai nimic.

Magazinul cubanez este triumful poliței, al raftului asupra mărții. Nu există nimic și tot ce există este raționalizat, pe cartelă. Cel mai bine la fete merge marfa.

Simbolul Cubei este Mary Ciorap. Mary Ciorap este o fată veselă dintr-un portuleț cubanez la care mergea tot echipajul. Cu o pereche de ciorapi de damă. Înainte vaporul a fost într-un "port de ciorapi". Mary "mergea" pe o pereche de damă și în plus îți confisca și șosetele pe care le purtai în picioare. Asta a durat destul de mult până au aflat autoritățile și au exilat-o la 20 de km până pleacă vaporul românesc.

Așa cum musulmanii numără anii de la Hegira, fuga lui Mahomed de la Mecca la Medina și creștinii de la nașterea lui Cristos, Cuba comunistă numără anii de la revoluție. Anunță anul, de exemplu 1989 și apoi totdeauna solemn: Trenta uno anno de la revolution. Solemnitatea marțială a șoarecelui care a fâțat un munte: Anio trenta uno de la revolution.

Ăștia au pășit în alt calitativ declarat și îl impun zilnic sub formă de cantitativ. Radioul este școala triumfului, a declarației, a demnității excitate.

Inter - na - si - onalitas!

So - si - a - listas!

La Radio Havana EL și EA proclamă solemn, pe silabe, Marile Principii. Tânguirea saxofonului, apoi o voce masculină rară, solemnă: TRANSMITE (pauză semnificativă) (și mai solemn) RADIO METROPOLITANA. Scurt, grav: CUBA. Solemn, cu gura plină TERITORIO LIBERO DE AMERICA.

Apoi iarăși trilurile de șacal ale unui saxofon și suspinele unei havaiene. Orice moment, orice situație și autooglindire trebuie savurate. Și tovarășii o savurează. Nu degeaba Cuba este țara carnavalului. Echilibrarea anunțurilor și

a pauzelor înflorează. Chiar eu încep să mă simt mândru, sug burta și scot cheptul că sunt în "Teritorio libero de America".

La miezul nopții crainicul declară ritos și rătos:

Patria o muerte! Venceremos!

Ăștia sunt mereu triumfători, excitați precum căteaua în călduri. După 31 de ani de triumf poți să și turbezi. Căci tovarășii nu îți agresează numai urechea ci și ochiul. Peste tot placarde tip: "Casa refugio" și fieroaica în care să bați ca să dai alarma.

Panouri mari explicative: Ce să faci în caz de atac aerian.

Peste tot: Con il partido junta a Fidel să mărșăluim spre anul 2000! Placarde despre munca voluntară. Fotomontaje, colțul roșu.

Amintirea mea despre Cuba este bancnota de cinci pesos. O găsesc în chiloți la două zile după ce am părăsit teritoriul liber al Americii. La ieșirea din port ai cartelă: cu câți bani ieși, cu câți bani intri, explicații ce-ai făcut cu ei. Doar n-o să declari că ai vândut la docheri ceasuri electronice din SUA. Așa că bagi banii în ciorap, în chilot sperând că nu te dezbracă. Totul este să nu uiți de ei. De aia nu e bine să vii pilit la vapor Nicolae! Acum nu au altă valoare decât de amintire pioasă. Patru beri, animalule!

Cum am scăpat eu de SIDA

... Domnule, cu vaporul e bine să nu știi ce se întâmplă. La fel și cu SIDA, să nu știi dacă ai sau nu.

Că dacă știi - înnebunești. Eu eram odată să o pătesc cu SIDA. Eram în Guineea, la Takoradi. Oraș frumos, se rapalise el dar se vedea că fusese de ținută pe vremea albilor. Acolo la Seaman's Club, Clubul marinarilor, am întâlnit un irlandez. Tat-su fusese proprietar de pădure pe acolo, naționalizarea s-a făcut mai moderat și așa patru-cinci luni stătea în Guineea și-și vedea de afaceri cu exploatarea pădurii. Își făcea siesta la Seaman's că mai veneau albituri pe acolo, mai veneau vapoare nemțești, unul era tras chiar atunci în pupa noastră. Venea, bea o bere după-amiaza. L-am întrebat cu toții cum e cu SIDA.

- Rău, foarte riscant și în tot cazul trebuie folosit prezervativul.

Și ce crezi, tot în seara aia tot vaporul era la restaurant, era un hotel mai dichisit cu restaurant. Niște gagici trăsnet, niște ciori de nota douăzeci! Băieții toți încârligați, cu excepția a trei oameni din echipaj, toți beți, care în șant, care din picioare și nici unul cu prezervativ.

Eu m-am dus a doua zi la restaurant, era plin de ai noștri. Și am văzut o bucată mamă-mamă, model de reclamă, nu alta, absolut superbă. Stătea cu doi nemți la masă, era ancorată, numai că nemții au plecat și asta s-a prins că mă uitam la ea și a venit direct la masa mea. Știi, stilul lor absolut direct:

- Vreau să fiu prietena ta.

I-am dat o bere dar nu i-am spus pleacă, cum să-i spun și în plus arăta superb. Dar de frică îmi era frică. Ce m-a salvat a fost un mic herpes pe buză; l-am dat cu pastă de dinți că nu aveam cu ce.

M-a întrebat la un moment dat ce-i cu ăla.

- O, am un mare necaz, am luat un sifilis.

O fi zis ea că glumesc dar nu i-a priit și după un timp a plecat. Așa că am scăpat că eram gata-gata...

Risc

Mare ușor montată, lună luminoasă. Atât de departe de casă că nici măcar nu ți se pare real. Și mergeam mereu mai înspre "încolo". La cafele de noapte, în comandă, azi, realizez, îngânate pe două voci, pericolele intrinseci voiajului.

În luna octombrie, în zona noastră de navigație, între cinci și zece grade latitudine nordică, se formează furtuni tropicale. Ghinionul nostru, frecvența acestor furtuni este maximă chiar în luna în care ne aflăm. Asta e, am încălecat cronotopul malefic - bad place in bad time. Încrucișarea între timpul și locul nefericit. Cronotopul prevede o medie lunară de 2,8 furtuni. Cum se va răsfrânge această statistică "medie" în mod concret asupra noastră? Vom vedea. Zece zile dus, zece zile întors de la Șanghai, avem de navigat douăzeci de zile în zonă. Anul trecut Tibi Miclea a trecut prin zona asta când toate avizele meteo specificau: wind-over hurricane, vawes - phenomenally. Vântul - uragan și peste, valuri - ieșite din comun. Ei au scăpat dar un imens tanc petrolier, cu care s-au întâlnit și pe care l-au văzut, a pățit-o. Un tanc despre care erau avertizați de două zile că o să îl întâlnească.

- Faceți loc, faceți loc. Navă foarte mare.

Avizele de navigație (Faceți loc!) veneau de la Singapore. Era o navă de 200.000 tone și cu un pescaj de 23-25 de metri. Douăzeci și trei, douăzeci și cinci de metri băgați sub apă. Ori adâncimile în zona mării Chinei de Sud și a strâmtorii Malaca sunt mici. Există chiar rute de deviere pentru deep water, de apă adâncă, pentru nave cu pescaj mare. Vas mare, pescaj mare, adâncimi mici, inerția vasului foarte mare, furtună. Toate condițiile întrunite ca să o încurci. S-au întâlnit cu petrolierul, i-au făcut loc, s-au văzut. Și când au ajuns peste două zile la Singapore, jale mare. Nava se scufundase. Șaptesprezece membri ai echipajului erau originari din Singapore. Pentru un oraș-stat-insulă-port 17 oameni pierduți pe mare de o dată este o dramă națională.

Uraganele de regulă o iau nord-est, trec peste Filipine și la țărmul Chinei o iau spre Japonia. Ori, ăsta, în mod cu totul atipic, extrem de rară variantă, s-a întors cu o buclă pe propriile lui urme și a plesnit gigantul. L-a plesnit mortal.

Având în vedere posibilitățile de furtuni tropicale din zone există pentru fiecare dintre ele trasee după viteza de deplasare a navei. Viteza implică capacitatea potențială de a fugi din calea furtunilor. Vasele se împart în două clase: powered și low-powered. Cu putere multă și cu putere “mai puțin multă”. Noi facem parte din ultima categorie, la “invalidi, bătrâni, femei cu copii în brațe”.

- E bine să te ții mai la țărm ca să ai unde fugi și te ascunde.

Aurică, meșterul lemnar, “carpanterul” în titulatura oficială a mărilor lumii, ne povestește, așa ca un desert, cum erau să se scufunde în Golful Biskaya.

- Eram încărcăți cu țevi. Am plecat pe mare 9-10, contrar tuturor avizelor. Asta că aveam un skiper nebun, unul Turcu. Ei, văzând că plecăm, s-a luat după noi și un italian. Un vapor nou-nouț.

Bineînțeles că am încurcat-o. După două zile am reușit să întoarcem scurt și să o luăm înapoi. Valul ne-a rupt toate suprastructurile metalice de pe covertă. Am reușit și grație unui timonier bun. Italianul a încercat și el aceeași chestie. Numai că valul l-a izbit pe când gira și l-a răsturnat. Treizeci și opt de morți, zero supraviețuitori.

De, parcă suntem într-o zodie a belelelor generale. Ieri dimineață ne-a survolat jos, foarte jos un avion cvadrimotor cu elice. Două motoare de pe aceeași parte nu mergeau. Probabil că se pregătea să ne ceară asistența în caz de amerizare. Numai că în ultimul moment i-a pornit și cel de-al treilea motor. Și s-a dus.

Aurică-telegrafistul mi-a spus că în urmă cu două zile pe frecvența de urgență s-a dat un anunț de căutare pentru trei marinari de pe o navă căzuți peste bord. Beți sau altceva?

Nea Fănică, șeful telegrafist, devine un personaj important în perioada asta. Dacă nu reușește să ia corect anunțurile radio suntem cu toții în bucluc. Ce ne facem fetelor că ne.... golanii!, glumesc băieții pe vapor. Și parcă înscriindu-se în această temă majoră a zilei o altă variațiune a potențialului sumbru - vizita secundului. Vine cam în fiecare seară ca să mai stea de vorbă. Vorbim despre turism, plăcerea de a vedea.

- Da, dar prețul pentru dumneavoastră este foarte mare.

- De ce?

- Riscul.

- Bine, dar dumneata nu riști?

- Eu mi-am ales această meserie.

Riscul este real și zace în filigranul existenței acestor oameni.

Curenții galvanici

Vaporul este o realitate electrostatică.

Curenții galvanici care se adună în trupul lui influențează omul, înnebunesc câinele dacă nu are colier de aramă; pisica din aceleași motive nu poate rezista pe vapor. Cu cât ești mai scund, mai apropiat de planul covertei se pare că fenomenul este mai accentuat. Uneori nu poate rezista nici omul. Mi s-a povestit de un individ care din cauza curenților galvanici a făcut o psihoză, a sărit peste bord. Până s-au prins colegii că lipsește și s-au întors pe urme să-l găsească, au trecut cinci ore timp în care a înotat. După ce l-au recuperat și s-a suit iar pe vapor a intrat din nou în câmpul galvanic.

Oamenii l-au agățat când tocmai se pregătea să sară din nou în apă pe motiv că “și-a uitat papucii”. Drept care l-au debarcat în Africa la un ospiciu. Cam cum trebuie să fie într-un ospiciu în Africa?

Curenții galvanici rod nu numai omul, dar și vaporul. La propriu. Se pare că la elice din cauza cavitației apar curenți ce pot roade total bordajul. Așa a pățit transportatorul de oi “Sinaia” unde skiperul, Nae Raichici s-a scufundat la Suez în costum de scafandru să vadă de ce nava poluează în marche-arrière. A văzut cu ochii lui gaura. Țevile se distrug din aceleași motiv și de obicei se pune o capcană de curenți sub forma unor segmente de “țevi de sacrificiu” din alamă.

Că totdeauna și oriunde cineva trebuie să plătească!

Nimic nu taie ca sârma

Din relatările șefului de echipaj Tarpan:

... Nici briciul, nici ghilotina nu taie ca sârma. Sârma sub tensiune când se rupe... Am văzut odată cum i-a retezat capul unuia. Capul s-a dus undeva spre prova iar asta, fără cap, clătinându-se a mai făcut vreo patru pași. Ce filme de groază, domnule!

Nimic, vax pe lângă ce am văzut eu când s-a rupt.

Trebuie să fie o greșală

Zi de leafă la Navrom. Doamnele merg să ridice lefurile soților aflați în voiaj. Uneia, după ce i se dă salariul, i se spune:

- Mai aveți ceva de ridicat, Doamnă.

E un stat separat, drepturi pentru măturat magazinele.

Doamna este șocată și jignită.

- Trebuie să fie o greșală. Nu e vorba de soțul meu. Soțul meu e șef timonier. Bea cafeaua cu comandantul.

Metaforă și realitate

Dana 36, portul Constanța. Apa pute a hoit. Aici e un fel de Cloaca Maxima în care se deschide canalizarea unei bune părți din oraș și apele uzate de la abator.

A tulbura rahatul. O metaforă, mai ales cu iz social, nu-i așa? Uite că nu este. La dana 36 se varsă haznaua Constanței. Particulele s-au sedimentat pe fundul apei. Dar cum un remorcher stă o leacă pe loc cu motoarele pornite, “bate pe loc”, cum începe să miroase a rahat. Nimeni nu-i ca noi.

Noi transformăm visul în faptă și metafora în realitate!

Așteptându-l pe Rubi

Astăzi părăsim Șanhaiul. Ne așteaptă treizeci de zile de drum către casă cu o oprire scurtă, de numai câteva ore, la Singapore. De ieri de la prânz, cu vaporul încărcat, așteptăm să ne rupem de o realitate care deja își epuizase substanța. Ploaie, cer înnoirat, magazinele închise - încărcarea terminată. Fluviul, de fapt numai un mic afluent al Fluviului Galben, Wu Sung Creek se desfășoară în curbă largă spre stânga, cenușiu, pătat de nave ce se deplasează în susul și în josul apei (am vrut să spun împeștriat - dar de fapt e numai cenușiu și verzui în toate nuanțele, rar albul pasagerelor). Pe dreapta - liniile frânte ale macaralelor. Șirul indian al navelor trase la cheu, urletul vibrat al sirenelor; am extraordinara senzație că sunt la Galați, în Bădălan, o senzație aproape incredibilă în realitatea ei. Ca un “deja vu, deja connu” descris de psihiatri. Putem pleca numai pe la nouă seara. Asta din cauza mareei. Pe Wu Sung este de numai doi metri și jumătate dar pe Fluviul Galben atinge nouă metri. Nouă metri și când te gândești că la Constanța dacă ajunge la zece centimetri! Totul devine din ce în ce mai cenușiu, mai murdar și mai straniu. Simt nevoia fizică, violentă să ies din cenușiul danei fluviale.

Până la urmă începe. Vine pilotul, se adună oamenii la manevră. În comandă stau comandantul, căpitanul, șeful electric, timonierul, pilotul. La ancoră, la prova, stă nostromul, maistrul lemnar, doiul de navigație, marinar, timonier. La pupa este locul de acțiune al treiului de navigație asistat de marinar

și timonier. Radiotelefonul latră scurt, mereu pe alte voci în chineză, vapoarele din jur urlă într-un bas cumpănit din sirenă. S-a lăsat noaptea, nu cu mult înainte a plouat, umiditatea este mare, toate becurile au un halou irizat - unele palide, altele, cele cu halogen, de un portocaliu agresiv. E noapte dar luna e plină și lumina e destul de puternică. Apar discuții cu barcașii care ne dezleagă de babale, băieții se încurcă în parâme, una se rupe când este trasă cu vinciul.

Brusc totul devine strâmb - nu mai suntem paraleli cu malul, peisajul este altul. Îmi pun o scurtă albastră, șepcută de plajă - pe punte e curent - care îmi dă aerul ridicol a lui Peter Sellers din "Pantera roz", ce să-i fac, asta-i situația, și îmi cufund ochii și sufletul în defilarea malurilor.

Nu peste mult timp dăm de gura vărsării în fluviu. Ținând dreapta, ghidați de balize luminoase fiecare clipind în altă lege și afirmându-și astfel identitatea alunecăm spre mare, vreo patru-cinci ore pe o apă ale cărei margini se ghicesc cu greu și care se evazează progresiv în acel "no-river, no sea-water" a unui estuar imens. Nimic nu e mai interesant decât confruntarea acestor realități cu harta chinezească, aproape cabalistică în delimitarea meandrelor, zonelor de adâncimi diferite și culuoarelor de trafic. Chiar în gâtleele estuarului sunt două sau trei insule mari și la o maree de nouă metri realitățile sunt într-o continuă schimbare.

Vechii chinezi denuneau Yang Tze Kiang "fiul mării".

"Sunt două Împărății una pe apă și alta pe uscat. Așa cum marea nu are margini acest fluviu nu are fund".

Gata, marea! E trecut de miezul nopții, mi se face somn, beau "una mică" la insistențele unui telegrafist în plină criză depresivă și mă trezesc dimineața cu gingiile turgescențe pe lucrări, dureri în gât și vag obosit. Peste douăzeci și patru de ore intrăm în strâmtoarea Tai Wan. Ei, aicea-i aici! Vom fi pe o bandă relativ îngustă de mare, cu curent puternic, prinși într-un culuar muntos, munți pe dreapta, munți pe stânga. Și de undeva dinspre Filipine vine către noi cu douăsprezece noduri pe oră Rubi. Uraganul. Că să ne prindă taman la strâmtoare.

- Oricum de răsturnat nu ne poate răsturna, mă lămurește Tibi Miclea. Suntem prea încărcăți. Poate cel mult să ne rupă. Și cum o belea nu vine niciodată singură se pare că ar mai veni peste noi încă un uragan, din altă direcție.

Ce pot face? Trebuie să îmi amarez bunurile, că altfel la bulăul care se profilează rămân sărac. Și așa după încărcarea vaporului la Șanghai am probleme. S-a schimbat asieta navei. Apa de la baie nu se mai scurge, bălțește. Și cum țeva de la WC curge și apa din circuit era de râu în baie am o baltă imensă de apă intens noroioasă. Pentru mine ca pentru mine dar pentru mecanici intrarea pe râu e o problemă. La tubulaturile de răcire care trag apa din exterior, chiar când sunt fisurate, sărurile din apa de mare lipesc fisurile. Apa dulce le redizolvă și totul începe să bălțească.

Radă în fața insulelor Fu Yao Shan. Coasta de Est a Chinei, nu departe de intrarea în strâmtoarea Tai Wan. Așteptăm. Căci odată angajați în strâmtoare traversarea ne va lua douăzeci și patru de ore. Ori Ruby e chitit pe treabă. În strâmtoare Tai Wan valurile au doisprezece metri, viteza vântului 150 kilometri.

Bulău puternic. Fiind încărcăți nu mai vibrăm, mi-am numărat suficient dinții din gură până la Șanghai, dar oscilăm larg dreapta-stânga. Aproape, la o aruncătură de băț, semicercul de piatră stearpă a insulelor în "inel cu pecete" cum ne spuneau la cursurile de histologie - buboiul muntos se continuă la un moment dat cu istmuri de abia ridicate deasupra apei. Coaste abrupte înierbate, din loc în loc dezvelindu-și carcasa ridată de piatră cenușie lucioasă cu nuanțe de castaniu. Pe o terasă a unui picior de deal - un sătuc. La poalele stâncilor ce intră în mare se sparge valul. Departe, stingheră, o barcă de perscari. Păsări de apă, mici, rapide, zburând razant la suprafața apei, mai mult o impresie decât o realitate. Lumina cade în pete pe suprafața dealului de care când ne apropiem, când ne depărtăm, după cum ne joacă în lanț. Vânt puternic și cald. Balansul împrăstie lucrurile prin baracă.

Ei dar noaptea... o noapte infernală. Am fost de altfel prevenit că schimbându-se marea o să ne aducă în val. Dar una e teoria și alta e practica. Să dorm? Da de unde! Ba se deschide ușa de la baie și începe să pocnească - scoală-te, închide - ba mă aruncă prin pat. Sunt obosit, gândurile mi se învâlmășesc, timpul trece greu. Vreau lumină! Dimineța găsesc ochelarii în coșul de gunoi. Benzile sunt de douăzeci și patru de grade. Până și biroul mi s-a pus cu cracii în sus. Vântul șuieră, marea galben-cenușiu-murdară. Din cauza curentului nu ne întoarcem pe val ca valul să bată în prova și balansul crește.

- Stai liniștit doctore, se poate și mai rău. Ba chiar rău de tot. Ai auzit de "Hunedoara"? Nu? 25.000 tone, construit de japonezi. Țsta a prins un taifun excepțional - depresiune atmosferică de 900 mm mercur. Între Filipine și Japonia. De ascuns nu aveai unde să te ascunzi. Se îngropa complet în apă. Iar de ieșit ieșea de fiecare dată cu mare greutate. Comandantul a stat patruzeci și opt de ore pe comandă. Și nu făcea decât atâta:

- Fetița mea, fetița mea...

Când au acostat la japonezi ăia au rămas trăsniți. Cum de-au scăpat, că alții se înceseră. De scăpat au scăpat dar nu mai aveau pe punte nici o suprastructură metalică. Iar vaporul era torsionat.

- Cum adică torsionat?

- Uite așa, simplu. Prova și pupa nu mai erau în același ax.

Da, se poate și mai rău. Ieri, pe lângă noi au trecut în derivă resturi de prova, cu bucăți de plasă, a unui șampan.

Lovit de vreun vas, lovit de stânci?

Nu se poate ști. Oricum în jurul nostru, cu toată marea montată, pescarii au ieșit în larg. Foamea este mare. Foamea taie frica, foamea taie prudența.

La televizor traiecul lui Rubi peste Filipine. Salvarea supraviețuitorilor unei epave. Helicoptere care ridică oameni din mare. Filipinezi care plâng. Cu puțină imaginație mă văd în varianta “noi în locul lor”. Ce, e greu? Nu-i greu deloc. Ai numai mata puțină răbdare că îți vine rândul. Tibi îmi furnizează și cifrele statistice. Că Tibi le știe pe toate:

- Am citit eu într-un raport I.M.O., dom’ doctor: sunt 1,3-1,5 victime de naufragiu pe zi.

Ce-ar fi să ajung și eu în vreo zecimală din astea?

Ce am văzut la televizor este epava feribotului “Dona Marilyn”, 2800 de tone, peste cinci sute de persoane la bord. Se crede că au pierit peste 250 de persoane. De găsit s-au găsit numai 63 de cadavre. Nava mergea de la Manila la Tacloban. Se dăduse alarmă maximă, normal cursa ar fi trebuit să fie suspendată dar banu-i ban. S-a scufundat lângă insulele Masbate. Scandalul e mare căci se pare că nava avea actele de licență pentru navigație expirate. Compania Sulpicio Lines, proprietară a unui sfert din ferry-boaturile filipineze (și la nația asta risipită pe insule ferry-boatul este ca autobuzul) a intrat tare la belele. Dar belele ei sunt numai la început. Dona Marilyn s-a scufundat pe 23 octombrie 1988. Nu aveau să treacă două luni și o altă “Dona”, un ferry de 2215 tone, va înregistra un record: cea mai gravă catastrofă navală în timp de pace. Peste 3.000 de victime. De două ori mai mult decât cei ce au pierit la bordul “Titanicului”. O navă plină cu excursioniști care își serbau Crăciunul. Filipinezii sunt catolici fervenți și practicanți conștiințioși ai actului religios. Pe 20 decembrie, cu cinci zile înainte de Nașterea Domnului, în plină noapte, în zona centrală a bazinului insulelor Filipine “Dona Paz” a fost lovită de un petrolier de 629 de tone. O navă ce nu avea licență de navigație, o rablă condusă de un comandant cu o calificare necorespunzătoare și la care cartul de navigație se pare că nu s-a uitat pe geam.

Rezultatul coliziunii - explozia încărcăturii extrem de inflamabile a petrolierului și un incendiu la bordul ambelor nave. Oalele sparte le vor plăti proprietarii petrolierului dar și “Sulpicio Lines” are fulgi pe bot, nu e chiar nevinovată. Ferry-boatul are o capacitate de încărcare de maximum 1518 pasageri. Atunci de unde 3000 de morți?

Dar Ruby, Ruby nu va fi pedepsit? Fiți liniștiți își va primi și el pedeapsa. Pentru filipinezi de altfel Ruby nu e Ruby ci Unsang. Căci deși practica internațională folosește pentru taifune nume anglo-saxone, oficialii filipinezi s-au prins că dacă nu dai un nume localnic concetățenii lor nu îl iau în serios și nu iau precauțiunile necesare. Rebotezarea în filipineză îi transferă pe băștinași din abstract în concret. S-au întocmit pe baza poreclelor femeilor filipineze, colectate din toată țara, patru liste cu nume toate terminate în “ng”.

Lista fiind limitată anumite nume revin periodic. Dar dacă taifunul a fost din calea afară de distrugător, din cale afară de ucigaș, numele dispare. Eradicarea

numelui se practica și în Roma antică. Ce-i drept aplicată indivizilor. În alte timpuri și în alte locuri instinctul este același. Ultimul nume asasinat a fost “Yoling” care a tăvălit Filipinele în 1972. Iată că după șaisprezece ani un alt taifun va fi pedepsit. De acum încolo nimeni nu îl va mai aștepta pe Ruby.

Numeri regnum mundum

*“La-ntoarsa oală zisă cer
Sub care mișună pigmei
Nu apela cu glas mizer
Legată-i și mișcarea ei.”*

Omar Khayyam

... Ăla care stă în cart pe scaun și se uită pe geam și pe radar ăla nu-i navigator, e labagiu. Cartul se face afară, pe puntea de comandă. Chiar și în Nord, unde e frig. Prin geam nu vezi ca lumea. Iar radarul e o sculă, are și el unghi mort. Dacă ai în față o barcă și nu apare pe radar ce faci, o calci? Și nici cu ușa închisă nu se stă. Mai cade unul dracului la baltă. Normal dacă țipă nu se aude dar de ce să-i tai totuși șansa asta? Mai sunt în Nord tot felul de geamanduri care piuie, țiuie.

Tribordul (dreapta) poartă roșu. Cine vede roșu pierde prioritatea. De aceea dacă ești lovit în dreapta ești de vină. Cu excepția cazului când unul vine din urmă și vrea să-ți taie calea. Căci funcționează principiul: nava ajunsă din urmă își păstrează direcția și viteza. Practic te interesează un evantai de 45 grade dreapta - 45 grade stânga de unde ar putea veni cei ce ți-ar intersecta calea. Dacă vine peste tine din stânga ca să fugi nu faci bandă dreapta că îți oferi pupa adică castelul. Faci bandă tot stânga. Iar dacă vezi că nu poți evita în nici un chip coliziunea atunci “mai bine să plângă mă-ta decât mama”. Pui prova pe el. Altfel te lovește el în bordaj și te taie, te duci la fund. Oricum o ciocnire prova-prova e mai puțin probabilă și mai puțin gravă; ai mari șanse să treci tangent și să te razi. Totul e să nu primești un berbec transversal, că atunci nu ai șanse.

Dacă vezi simultan și roșu și verde? Asta înseamnă că la întâlnire ăla vine cu prova pe tine. Mai rar dar se întâmplă. Nu e voie. Dar filipinezii, grecii și rușii o mai fac. Uneori ca să facă mișto. Nu se admite. Pe mare gluma nu ține. Uneori ciocnirea nu e întâmplare, este vânatoare.

Grecii, după ce strică vaporul prin exploatare umblă să-l scufunde. Pun prova pe un nenorocit și merg la coliziune. Pe noi ne-a fugărit două ore și ceva un grec când eram cu “Bărăganul” în Marea Neagră. Noi aveam 55.000 tdw, grecul vreo 30.000. Noi fugeam cât puteam, ne-am prins - toată lumea era pe puntea de comandă, grecul, după noi. La un moment dat a reușit să ne depășească

și să se pună travers în fața. Dar și noi am reușit să băgăm mașina înapoi și am scăpat.

- Măi Georgică și după ce a încercat să vă lovească grecul i-ați luat numele, ați încercat să reclamați?

- Nu știu, doctore, că noi mergeam acasă, ne întorceam și când stai și pui mâna și vezi AIA NEAGRĂ nu-ți mai pasă de nimic.

Marea cea mare este ca o pădure cheală cu poteci imaginare dar strict bătute.

De aici și înghesuiala, căci actualele scule de navigație, după ce ai calculat distanța minimă între punctul A și punctul B, îți permit să menții dreapta ideală între cele două puncte. Dreapta ideală înseamnă mai puțin timp și mai puțină motorină și combustibil brut - de fapt mai puțini bani.

Și cărările strict trasate ale economiei înghesuie pe poteci înguste mulțimea de nave precum dunga de furnici în pădure; o contrazicere în fapt a nemărginirii mării, drumul care pare aproape o rătăcire. Pentru ochiul naiv... căci toate "e legate". Zici că marea e nemărginită, că ai scăpat din cușcă dar mergi pe fir precum troleibuzul.

Chiar și marinăria care pare plină de neprevăzut și culoare este până la urmă, în ultima ei realitate, codificată ca ritualul ceaiului la japonezi. Notă de culoare poți introduce dacă ești tâmpit sau dacă ți se strică ceva.

Unde e înghesuială și dacă ești tâmpit iese cu coliziune. Deși marea e atât de mare, loc ar fi destul, vapoarele se ciocnesc destul de des. Chiar dacă nu îți vine să crezi.

Un punctist după ce a făcut cartul 0-4 s-a dus și s-a culcat. Numai ce adormise mai profund bietul om că au fost loviți de o navă mare și luați în proțap. Trezit de zguduiri, omul s-a sculat încă dormind s-a uitat pe hublou și văzând nava lui însăilată în prova aluia mare, ferm convins că doarme și visează, s-a culcat la loc. De abia în câteva minute, când au început să sune alarmele, s-a trezit ca lumea. Fiecare crede că moartea, bătrânețea și accidentul este ceva ce se întâmplă numai altora!

Biliard pe mare

Suntem predestinați a ne ciocni pe mare! Cum-necum statistica demonstrează fără tăgadă: anual este avariat prin coliziune fiecare al cincisprezecelea vas din flota mondială. Un blestem și un paradox al marilor întinderi oceanice. Coliziunea este totdeauna rezultatul unei intercondiționări complexe de factori obiectivi și subiectivi.

Marele Hipocrat, părintele medicinei, cel al cărui jurământ îl utilizăm și astăzi, iar ideile sale sunt devenite premoniții confirmate, a arătat că "Bolile, ca

și faptele oamenilor, sunt rezultatul concomitenței mai multor factori cauzali”. Același lucru se poate spune și despre coliziune.

Factori obiectivi sunt dificultățile navigației, în condiții de vizibilitate redusă, ceață, scule de navigație insuficiente sau defecte.

Factorii subiectivi sunt înconștiența, beția, incompetența ca și incapacitatea de a lua decizii în situații limită de risc.

Contextul ideal de risc: zone de navigație intensivă, vizibilitate redusă, navigație cu viteze mari.

Între inițierea unei manevre și rezultatul ei trece un interval semnificativ de timp: inerția unei nave nu se poate compara cu inerția unui automobil. Marea nu este șosea. La o navă de 200 de mii tdw punând mașina pe stop, viteza se reduce la jumătate după 10-20 de minute, iar nava se imobilizează de abia după o oră. Chiar dacă mașina este pusă pe “înapoi” nava poate fi oprită numai după 10-20 minute timp în care ea parcurge 2-2,5 mile.

Experimental, cu un tanc petrolier de 213000 t.d.w. s-a demonstrat că schimbarea direcției de deplasare cu 30-60 grade necesită 2-5 minute, timp în care nava (ce se deplasează cu viteza de 15 noduri) parcurge 5-12 cabluri.

Încă din secolul trecut coliziunile au devenit o problemă majoră a navigației. După statistica oficială, a Amiralității Britanice, numai în deceniul 1854-1864 s-au înregistrat 2344 coliziuni ale navelor comerciale.

Și atunci s-a alcătuit o colecție de “răspunsuri șablon” la situații tip, care să coreleze și să preconditioneze pe cei ce se repezeau unul în altul. “Regulile de prevenire a coliziunii navelor pe mare” au fost elaborate în 1863 și se aplicau navelor Franței și Angliei. Regulile au funcționat până în anul 1907 și în primii 10 ani de la elaborarea lor la ele au aderat încă 30 de state. De ce este nevoie de șabloane? Psihologii au demonstrat că gândirea umană este de fapt stereotipă, standardizată și deseori din această cauză decizia este contrară variantei optime.

În condiții de risc de obicei soluțiile și deciziile se grupează în jurul unei axe ce poate fi numită “vectorul gândirii inerțiale”, locul geometric al standardului.

De obicei soluțiile optime sunt departe de zona vectorului inerțial și nu intră în considerare. Care este riscul șablonului? Citându-l pe Socrate “Omul știe ceea ce este bine, dar face ceea ce este rău”, V. Abciuk descrie câteva catastrofe maritime, petrecute prin dominația stereotipului asupra “binelui”. Căci în materie de stereotip, răul este involuntar, cum se spune cu un cuvânt, azi la modă, implementat.

Când din întuneric au apărut cele două nave, nava germană de linie “Elba” și cargoul englez “Krati” nemții au comandat “Stop” și “Totul înapoi”, iar englezii “Bandă dreapta”. Rezultatul: Prova cargoului a pătruns în unghi drept pe o adâncime de 3 metri făcând un orificiu de 5 x 7 metri în corpul pasagerului german; acesta s-a răsturnat după 25 de minute pe babord și s-a scufundat cu pupa înainte ducând cu sine 300 de vieți omenești.

Două nave germane “Gheiser” și “Tringvalla” s-au întâlnit în ceață, venind din sensuri diferite. Ambele nave au comandat “Stop” apoi una “Bandă dreaptă” și cealaltă “Bandă stângă”.

“Tringvalla” a pătruns perpendicular în bordul “Gheiserului” tăindu-l practic în două; această navă s-a scufundat după 7 minute producând 100 de victime.

Nava canadiană de pasageri “Empress of Ireland” 20 de mii t.d.w. încercând să evite coliziunea în ceață cu nava norvegiană “Storsad” a executat “Totul înapoi” pentru mașină și a pus timona în “Bandă dreapta”. Totuși prova vasului norvegian a lovit tribordul pasagerului la un unghi de 35° pătrunzând 5 metri în corpul lui. Pasagerul s-a scufundat după 17 minute, numărul victimelor depășind mia.

Învățămintele din aceste accidente și altele similare:

Oprirea mașinii sau “Totul înapoi” duce la pierderea manevrabilității vasului. Punerea cârmei pe bandă (Totul) stânga sau dreapta face ca coliziunea să se producă sub unghi drept cu efecte dezastruoase.

Dezîncăstrarea după ce cele două nave se compactează una în alta este de asemenea un factor de facilitare a scufundării (așa cum uneori scoaterea cuțitului din răni e un factor al hemoragiei).

Soluția? Dacă tot gândim în standarde, să elaborăm un număr suficient dintre acestea și mai ales să fie comune. Să transformăm handicapul în avantaj.

Totuși se pare că nici această cale nu ne oferă certitudini. Numai în 1881 (regulile au fost adoptate în 1863 și aproape general utilizate din 1873) după datele Departamentului de stat SUA, pe mare au pierit 2193 de vase din care 205 prin coliziune.

Regulile de evitare ale coliziunilor pe mare au fost și sunt periodic revizuite. În 1972 a avut loc ultima revizuire la care au participat 273 experți din 46 de țări. În timp au apărut norme stricte de dotare ale vaselor cu instalații de avertizare și urmărire.

În 1969 Organizația Maritimă Internațională (IMO) a hotărât ca pe toate navele cu peste 1600 tone să fie montate instalații radar.

În 1978 a apărut obligația pentru vasele peste 10.000 tone de a avea două instalații radar. În zonele cu trafic intens și dificil s-au introdus benzi de separație ale traficului, pe sensuri, ca pe șosea. Au apărut radare anticoliziune, cu calculator, urmărind concomitent mai multe “ținte” și avertizându-te asupra pericolelor potențiale.

Regulile de evitare ale coliziunilor arată:

Articolul 7 pct. a - Nava trebuie să utilizeze toate mijloacele în funcție de condiții și circumstanțe pentru a stabili posibilitatea riscului de coliziune.

Dacă există dubii privind posibilitatea unui risc de coliziune se va considera că acest risc există.

Așa cum în justiție dubiul este în favoarea acuzatului, aici dubiul este în favoarea riscului. Există și indicații privind atitudinea în funcție de distanța între două nave:

Circumferința aflată la 8 - 12 mile distanță - zona de evaluare a unei apropieri periculoase.

Circumferința aflată la 4 - 12 mile distanță - zona de manevră pentru evitarea apropierii periculoase a navelor.

Circumferința aflată la 4 mile distanță - zona de apropiere excesivă; dacă în această zonă te apropii de o țintă vei modifica direcția brusc cu nu mai puțin de 30-50 grade, iar în caz de vizibilitate redusă cu mai mult.

În principiu se face totdeauna dreapta. Pe mare funcționează de asemeni prioritatea de dreapta.

Toate reglementările sunt complexe și minuțioase.

De la început însă, din 1863 legiuitorul a prevăzut în caz de pericol iminent și la modul justificat, prevederile standard pot fi încălcate. Pe apa oceanului partida de biliard este în plină desfășurare.

Eu și cu tine suntem de același sânge

“Navigația nu este știință făcută să aibă perfecțiune, căci dacă ar avea ar scăpa de orice pericol, cum fac păsările în furtunile de vânt și peștii în furtunile de pe mare și în râurile umflate, în care nu pier.”

Leonardo da Vinci

Unul dintre prietenii mei, doctor, discuta odată cu un inginer strivit de dimensiunea morală și profesională a medicinei.

- Dom'le, grea meserie ai. La mine e simplu, sunt feroaice, am greșit, pot să repet. La dumneata, ai greșit - a murit.

- Fugi de aici, te înșeli. Dumneata dacă ai stricat feroaicele trebuie să alergi, să găsești altele. La mine, dacă au murit unii, vin alții. Și nu trebuie să alerg eu după ei, vin singuri.

Trebuie să adaug însă că glumețul meu prieten era un împătimit meseriaș, sufletist și săritor și că gluma lui nu era decât umorul disperării. Orice medic are aleea lui în cimitir. Că așa e viața.

Mi-am amintit de această discuție pe mare, când ne rupea învârtoșarea apei, când metalul gemea, scârțâia, trosnea și pe fețele tovarășilor mei de drum și destin citeam pânda neliniștii, lupta cu timpul (până ieșim din belea), resemnare temătoare care voia să pozeze în cinism și oboseala așteptării. Căci feroaica zisă vapor stă pe apă în virtutea legii lui Arhimede. Numai că atunci când această apă devine un munte care se prăvale peste tine, lamă de buldozer care bărbierește ca la frizer puntea de toate suprastructurile metalice, când nava se îngroapă cu

prova, cu râțul, în valurile înspumate de crezi că este submarin, atunci toate se schimbă.

Atunci te ține la suprafață și în viață voința omului și forța motoarelor. Nava taie valul la un unghi bine stabilit, e o luptă între atotputernicia naturii și voința închegată a omului și a mașinii. Dar dacă mașina se oprește, dacă îți cade “principalul”? Atunci lupta devine execuție, feroaica devine victimă, valul te întoarce cu latul și începe să te lege tare, mai tare, mai tare...

Orice navă are o toleranță la înclinare clar calculată.

Dată te înclini mai tare...

Marea nu e numai un drum fără pulbere e și un cimitir fără cruci.

Nava nu e numai o profesie. Nava este o comuniune de soartă. Mark Twain cu umorul lui acid a înțeles-o. El cunoștea apa. Fusesse pilot pe Mississippi. Remarca lui: “În orice naufragiu cel mai rău îmi pare de pasagerii de la clasa întâi” nu era decât un rânjet cinic în fața egalitarismului.

Ții minte Cartea Junglei? Cum spunea Kipling prin gura lui Mowgli? “Eu și cu tine suntem de același sânge”

Putem s-o spunem aici pe navă, altfel.

Eu și cu tine suntem în aceeași barcă.

Comandorul Bibi Costăchescu, comandant de submarin, erou național, a fost unul din foarte puținii (doi-trei) care au intrat cu submarinul într-un port inamic în timpul războiului (Costăchescu în Odessa).

Acestui om Constanța nrecunoscătoare nu a știut să-i dedice o stradă dacă nu un bust.

As al războiului pe mare Costăchescu ar trebui să rămână în memoria noastră și pentru altceva decât curajul, măiestria, patriotismul său: omenia sa. Se povestește că Bibi stătea lungă vreme cu ochiul lipit de vizorul periscopului privind vasele rusești.

- Lansăm dom’ comandant?

- Mai stai. Băi săracii, o fi având și ei copii, îi așteaptă și pe ei familiile acasă...

Pe unii se pare că Bibi i-a lăsat pur și simplu să plece. Netorpilați. Căci Bibi Costăchescu știa că pe mare “eu și cu tine suntem de același sânge”.

Auf einem seemanns grab da bluchen keine rosen

Latet anguila in herbis. În iarbă se ascunde șarpele! spunea latinul.

Deasupra patului, într-o ramă buzunăraș, un text bătut la mașină îmi veghează somnul. Parafrazează în materie de somn celebra lozincă a lui Ilf și Petrov despre băut:

“Nu bea, căci în stare de ebrietate poți îmbrățișa pe dușmanul de clasă”.

Iată în ordine menu-ul ce mi-l propune:

- Rol de abandon al navei

- Rol de incendiu

- Rol gaură de apă

- Rol om la apă

Iar pentru desert ce-ți mai oferă imaginația.

*

* *

Ianuarie 1989. M/N “Filioara”. Traversare de iarnă a Atlanticului, spre Statele Unite.

O noapte de bulău urât cu înșurubări, fente, fițe dar în care am dormit excelent. Mai bine să fii legănat în ritmul altuia (bulăul) decât în ritmul propriilor tale nevroze. La prânz ospătarul varsă pe jos perișoarele și, după ce șterge, pe suprafața ușor lunecoasă la o bandă mai țepăună patru inși se compactează cu fotoliile unul în altul ca mărgelile împinse violent pe o ață.

Mecanicul I care are cabina la nivelul punții i-a umplut-o valul cu apă: uitase hubloul deschis. Afară se aude cum plesnește vântul. Mă legăn cu scaun cu tot dreapta-stânga. Din când în când, hârșind, perdelele o iau din loc pe șină și aud cum cloncăne ceștile în sertar și se înghesuie umerașele unul în altul în dulap. Stau atent fixat cu ochiul la lampa cu picior la fiecare fentă mai obraznică, mi-e frică să nu o văd pe jos, că becuri nu avem. Vaporul mi se zbate sub fund. Paharul masiv, de sticlă grea, cu NAVROM și vaporeșul pictat pe el a luat-o razna pe melamina mesei lăsând în urmă o dâră groasă de ness.

La masă ne întâlnim cu toții, cei patru ocupanți - comandant, căpitan, șef mecanic și eu. Șeful mecanic este o apariție în ultimul timp mai rară, suferă de rău de mare și cam sare mesele.

Ni s-a îndoit sau nu axul?

Este vorba despre axul elicii. N-ai ax, n-ai elice; n-ai elice... Axul are 3 puncte de sprijin, doi cuzineți și gaiacul, un fel de diafragmă de lemn exotic foarte dur care se umflă în contact cu apa. Este și punct de sprijin și separare a axului de apă. Un fel de dop. Ceva nu e în regulă. Nu e prea clar, ori s-a îndoit axul, ori a plesnit gaiacul. Vom vedea în port la americani. Nu de alta dar trebuie să traversăm oricum, n-avem ce face, suntem la mijloc de drum.

Gaiac! N-am auzit de ăsta în viața mea! Să am ghinionul să o încurc tocmai din cauza unui gaiac?

Că e rost de încurcat, cât sunt eu de afară cu tehnica, am priceput-o. Discuția între stăpânii navei (tripleta de aur comandant-secund-șef mecanic) devine din ce în ce mai interesantă.

- Și dacă ne lasă aici, în plină mare?

- Vin remorchere de la Bermude. Vin în două zile.
- Pe dracu!
- Las' că dacă fac 20 de mile pe oră, vin.
- Tu ai auzit cum face noaptea castelul? Ia ascultă. Ce-ar fi să se rupă?

Intervin și eu, naiv și foarte-foarte îngrijorat. Pe bune.

- Chiar poate să se rupă?
- Pe valul ăsta, nu. Dar în Atlantic sunt valuri și de 25 de metri. Și dacă te pleznește ăla în castel, cine știe... A fost un mineralier de-al nostru de 25 - 30000 de tone. Ăla are 180 de metri. Făcea Brazilia. Și l-a pleznit un val și i-a scos toate geamurile din comandă. Ca o palmă care scoate dinții.

Peste noi toți plutește spiritul lui "Sadu" înecat recent în gura portului Constanța.

*
* *

Exercițiu. "Rol de abandon" în Oceanul Indian. Este obligatoriu la orice voiaj. Sub un soare de plumb, îmbrăcat în oranjul vestei de salvare (pe care inițial am pus-o invers, cu dosul în față), cu geanta de mușama cenușiu cazon cu cruce roșie pe umăr, îmbrăcat în pantaloni pregătiți din timp urc pe puntea bărcilor.

Mi-am pus pantalonii peste slip deși e cald de pleznești deoarece exercițiul de salvare mi-a fost comunicat în prealabil, scurtcircuitând efectul de surpriză de către căpitan dar comunicat cu un aer oleacă oficial: omul când era vorba de așa ceva nu mai era pus pe glumă.

- Doctore, să-ți pui în cap și o bască sau o ciupilică.
- Lasă dom'le că-i cald, ce să caut cu ciupilica în cap.
- Nu de frig, de soare. Că faci insolație, apa e suprafață radiantă. Faci insolație și te cureți. Îți coagulează creierul.

Fac câteva poze, mă distrez dar distracția se cam sparge. Lansarea bărcii de salvare este un eșec cras.

Comandantul înciudat, nervos, cu aspectul unuia care merge în țeale de zile mari la concert și calcă într-un rahat:

- Chiar nici de viața noastră a ajuns să nu ne mai pese!
- Dăm cu maglavais pe o față putredă!

Culmea, toți cu aerul unor indivizi care asistă la ceva ce nu îi privește și aflați în fața unei scule pe care nu o cunosc.

Oricum chiar dacă lansau barca tot degeaba. Motorul de la barcă nu merge. Nu mergea de la început, de la plecarea în voiaj, dar s-a acceptat situația, altul în loc nu aveau și altfel pierdeau navlul, încărcătura.

Bunule Dumnezeu ai grijă de noi!

Vesta de salvare e o realitate cum zice marinarul "cu dus și întors". Odată ce ai căzut în apă vesta tinde brutal să iasă la suprafață. Ori cum vesta nu e

niciodată solidară cu corpul, joacă. Dacă cazii de la înălțime, de exemplu sari din comandă și deci ai energie inerțială, tu o iei în jos și ea invers.

Rezultatul este că vesta te poate lovi brutal în falcă și poți să leșini sau chiar îți poate rupe gâtul; așa că trebuie să o ții cu o mână fixată de subțioară sau chiar să tragi cu amândouă mâinile de ea în jos.

*
* *

Nostromul, domnul Costăchescu, figură pitorească a navigației române și purtând un nume de familie celebru, prin faptele de arme ale rudei sale îndepărtate, comandantul de submarin Bibi Costăchescu. S-a foit pe toate mările lumii, a văzut ce nu-ți imaginezi.

Eram în Marea Marmara, stopați pentru mici reparații lângă insula ce poartă același nume. Morți am văzut destui, accidente sunt pâinea mea zilnică din spital. Nu ideea de accident m-a impresionat ci cutremurarea, enorma tensiune emoțională a povestirii acestui om care văzuse atâtea. Și totuși...

- Era în 1964. (Știa exact și ziua). Eram cu "Brăila". Ora 5 și jumătate dimineața. Un nor de ceață. Peste 3 minute era vizibilitate perfectă. Dar în astea 3 minute am tăiat un italian. L-am luat din plin.

- A murit cineva?

- Telegrafistul. 18 ani. Se pare că l-au lăsat acolo să moară. Comandantul naviga cu nevasta. El 62 de ani, ea 30. Trăia cu telegrafistul. Oricum, ușa îi devenise tavan. Tată-său murise cu 6 luni înainte, pe o navă a aceleiași companii. E JOS, UNDEVA SUB NOI ACUMA.

Se scutură. Dă-o-n colo, să nu mai vorbim de asta.

*
* *

... Cum ia foc vaporul doctore?

Dacă țevile pișă, atâta trebuie să cadă oleacă de motorină pe eşapament. Asta-i.

"Făurei"-ul pe care navig tocmai a ieșit din șantier: a luat foc, arzând până la tablă, cabina comandantului. A luat foc în port, de la un scurtcircuit.

Discuție în comandă, noaptea, despre instalații electrice improvizate:

- Nu merge. Pe uscat mai merge. Dar aici e vibrație, tot felul de solicitări. Cu focul pe mare nu te joci. Și apoi ai auzit vreodată să ia foc un vapor travers Singapore? Nu dom'le, iau foc noaptea, pe bulău și cât mai departe de porturi... De incendiu poți muri în multe feluri. Odată s-a aprins una din navele noastre aflată în port, la cheu. Afară era minus 19°C. Pe culuar erau flăcări și fum. Nu aveai cum să ieși din cabină. Venind pompierii, unul din cei blocați într-o cabină a deschis hubloul. Până atunci omul, calm, deștept, l-a ținut închis, ca să nu

facă tiraj. L-a deschis probabil sperând că pompierii o să-i întindă o tendă ca să poată sări. Pompierii însă zeloși i-au băgat apă pe geam. După două ore a fost găsit mort în cabină cu extingtorul în brațe și cu un strat de gheață de doi centimetri pe el, jetul consolidat în gheață a furtunului pompierilor.

Amicul Ciobi mi-a furnizat și termenul - glazurare.

- Uneori e mai bine în apă, rezisti mai mult. Unii pe plută au murit mai repede. A înghețat valul pe ei. S-au glazurat.

Focul este ceea ce sperie cel mai tare pe mulți dintre noi. Contradicție uluitoare a logicii, de a pieri în flăcări pe apă.

Dom'Costăchescu, vechi șef de echipaj:

- Dar cel mai rău e doctore, incendiul... Melamina asta din cabine arde mai dihai ca benzina. Cine a fost deșteptul care a pus-o, nu știu. Înainte cabinele se căptușeau cu lemn ignifugat.

Cu mulți ani în urmă, când eram tânăr, am luat dintr-un port, de la o tarabă (în Spania să fie?) o ilustrată cu o navă care arde în larg... O am și acum.

Georges Blond vorbind de marea armată a celor pieriți pe mare arată că și în zilele noastre la bordul bărcilor de salvare mor mii de oameni și asta fără a socoti pe cei ce dispar fără urmă în naufragiu. Numitorul comun al tuturor celor ce s-au salvat: frica, foamea, setea și disperarea care a înlocuit speranța.

Foamea și setea nu sunt - în mod straniu - principala cauză a morții în barca de salvare. Există statistici mari căci din păcate naufragiul nu este atât de excepțional pe cât ar părea într-o lume a triumfului tehnicii.

Până la războaiele punico, războaie cu marea putere maritimă a fenicienilor colonizați în Mediterana de vest, romanii considerau marea ca pe o "pășune a nebunilor". După ce Mediterana a devenit lac roman, ombilicul sau axa acestui imperiu, părerea a fost abandonată. Nu pentru că a naviga era mai puțin periculos dar pragmatismul dădea un alt preț vieții. Via est vita. Drumul este viață. Viața națiunii e mai de preț ca viața omului. Oasele acestuia au podit calea imperiilor și a civilizațiilor. Evul mediu a navigat sub deviza: "Navigare necesse est; vivere non necesse".

Se navigă nu pentru că nu este periculos ci pentru că este necesar. Marinarii sunt mercenari ai necesității. Mercenariatul lor nu este un târg al cărnii contra profesie ci o danie în sânge plătită Drumului, unul din stâlpii condiției umane, unul din fermenții societății. În anul 1967 prin avarii, coliziuni și furtună au pierit în lume 163 de nave comerciale cu un TDW de 746833 tone.

S-a văzut că pe cei ce au totuși norocul să ajungă în barca de salvare (că până aici pe o navă ce piere e un drum lung!) îi așteaptă înainte de foame și sete, soarele și frica.

"Soarele și frica, iată principala cauză a pieirii oamenilor pe întinderile mărilor. Soarele poate omorî un om într-o singură zi, iar frica îl distruge cu încetul pe dinăuntru". W. Willis - Cu pluta peste ocean.

Cu căldura te poți lupta prin metoda foarte veche a evaporării. Se știe că dacă un vas de apă este suficient de poros ca să nu piardă apa dar să-i permită

“perspirația” - evaporarea prin perete, vasul devine un mic fabricant de răcoare - ține apa rece întrânsul. Dacă reușești să înmoi hainele în apă, evaporarea ei îți va oferi ceva protecție. Nu prea mare.

“La o temperatură de 27 - 31°C hainele ude scad în timpul zilei transpirația cu 83%. În acest fel în absența umbrei poți prelungi la până de două ori supraviețuirea omului în deșert”. (E. Adolf)

Căci dacă ți-e cald, transpiri. Omul tinde să-și mențină constantă temperatura corpului. Este una din condițiile supraviețuirii sale. Dar o plătește cu mecanisme care pun în joc o altă constantă a cărei încălcare este sancționată tot cu pedeapsa capitală: cantitatea de apă din organism. Schimbi căldură contra apă, iar apă în cazul în care nu ai ce să bei înseamnă viață. Te răcești cu prețul propriilor tale zile de supraviețuire. Căci s-a demonstrat - dacă bei apă de mare mori mai repede decât dacă nu ai bea de loc. Dar dacă nu bei de loc? Dacă pierzi apa devii astenic, respiri rapid și superficial, capul ți se învâрте, pulsul devine rapid. Dacă pierderea de apă este mai mare de o zecime din greutatea corpului apar delirul, vărsăturile, greața, tulburări la înghițire, furnicături. Iar când pierderea atinge 15-20% orice speranță este pierdută.

Roșul este culoarea sângelui, culoarea hematiei, culoarea pigmentului din globulul roșu ce transportă oxigenul. Culoarea roșie este culoarea emoționalității la pierderea de sânge. Totuși date recente (și aceasta a fost o mare cucerire a medicinei) arată că funcțional sângele e în primul rând apă și în al doilea rând hematie. Poți suporta bine o anemie avansată, suporti foarte greu pierderea de volum sanguin.

Dacă apă de mare nu poți bea cu ce poți totuși să te ajuți? Apă de ploaie, dacă dă Dumnezeu. Să strângi rouă. În Creta celui de al treilea mileniu înainte de Cristos, marea putere maritimă a epocii, sursa de apă de pe nave era blana de oaie ce condensa umiditatea atmosferică. Cu suc de pește stors dacă reușești să-l prinzi. Cu sângele colegului de nenorocire; s-au întâmplat și chestii de felul ăsta.

O soluție ar fi desalinizarea apei, să separi sarea de solvent. Așa ceva există, s-a inventat. Într-o sferă gonflabilă de plastic transparent se întinde o pânză neagră pe care din rezervor cade în picături rare apă de mare. Evaporată de soare apa condensată se strânge într-un alt rezervor. Într-o zi fără nori această sculă poate furniza un litru de apă. Alții au realizat schimbători de ioni, rășină ce precipită sărurile și furnizează apă mai mult sau mai puțin potabilă.

O fi! Eu unul am făcut ceva drumuri și n-am văzut nici pe una nici pe cealaltă.

În ceea ce privește peștele întâi trebuie să-l prinzi. Ca să-l storci trebuie să ai ce. Pe urmă există riscul să storci sau să mănânci ceea ce nu trebuie. Sunt destule specii de pești a căror carne, ficat, icre sau lapți sunt toxice. Peste 300 specii de pește conțin o toxină puternică, sagvatera. Trebuie în principiu să te ferești de pești cu formă neobișnuită (rotundă sau în colțuri), cu pielea groasă osificată, acoperiți cu spini sau plăci dure, cu gură ce amintește ciocul de papagal,

cu orificii branhiale mici, fără înotătoare pe burtă sau numai cu înotătoare foarte mici.

Pieirea navei, loc geometric al solidarității umane? Puțin probabil.

Din povestirile lui John bucătarul, intelectual subțire, om deștept cu spirit de observație și interes pentru viață:

“Ne-am dus după corali, în Sumatra. Ne-am dus cu barca. Ne-am luat răngi, topoare dar nu și cizme: care în șlapi, care în papuci. Ne-am tăiat îngrozitor la tălpi. Nimic nu taie așa cum o face coralul. Sângele curgea șiroaie. Eu am renunțat și m-am băgat în barcă. Atunci l-am văzut. Nu era prea mare, se vedea după înotătoare. Simțise sângele și dădea târcoale. Când am strigat “rechinul” să-l vezi pe marinarul român. Doamne ferește să trăim un rol de abandon. Fiecare trăgea de celălalt să se urce el primul în barcă.

Barca se clătina ca altceva...”

Pe cine să te bazezi? Pe Dumnezeu?

Am auzit pe mare o mică povestioară. O vând cum am cumpărat-o:

Un cocoșat trecând noaptea printr-un cimitir aude o voce cavernoasă:

- Cine ești? Și ce ai în spate?

- O cocoasă.

- Ți-o iau.

Și îl îndreptă pe cocoșat. Auzind de întâmplare un șchiop se duce și el în cimitir. Noaptea. Și într-adevăr aude o voce, dar o voce iritată:

- Cine ești? Și de ce tragi piciorul?

- Sunt șchiop.

- Atunci, na-ți în mă-ta și-o cocoasă...

Dumnezeu? Ce ți-e scris în frunte ți-e pus. Mai degrabă este vorba să îți accepți soarta cu demnitate, că oricum tot aia este.

În noaptea de Crăciun 1943, în întunericul nopții polare, pe ceață groasă, în apropiere de Capul Nord al Norvegiei, s-a scufundat nava de linie germană Sharnhorst. S-a scufundat luptând cu un inamic strivitor superior și care în plus își dirija tirul prin radar, ceea ce nemții nu posedau.

Din 1968 de oameni au fost salvați 36.

Din cei ce s-au aflat în mare nici unul nu a țipat și nu s-a lamentat. Iar cei ce au ajuns pe plutele de salvare cântau:

*Auf einem Seemanns grab
Da bluchen keine Rosen!*

*Pe mormântul marinarului
Nu înflorește nici un trandafir.*

De la colții dragonului la Marea Diavolului

Omul înfruntă marea, o suportă sau i se supune? De toate câte puțin. Marea este o meserie, un destin, o soartă, mai mult decât bănuiești sau poți bănuî. Soarta are multe fețe, unele cunoscute - prietenoase sau amenințătoare - și altele pe care nu i le cunoaștem. Cel mult putem să le bănuim.

Omul ca și Planeta are o realitate secundă pe care o știm, nu ne-o putem explica, căreia ne supunem și existența căreia este parcă anume făcută să potolească orgoliile și vanitățile științifice. Omul este brăzdat de meridianele energetice, cunoscute de mii de ani de chinezi, utilizate de acupunctură și neexplicate nici astăzi.

Pământul este acoperit de o rețea de radiații - rețeaua geobiologică a Terrei - benzi de 20 de centimetri lățime organizate pe direcția nord-sud și est-vest. Benzile au fost evidențiate de un elvețian Hartman, măsurarea câmpurilor a fost pusă la punct de Institutul elvețian de geobiologie; polonezul Rutkevici a găsit că distanța între aceste benzi de radiații este cam de 2-2,5 metri în funcție de zona geografică și după cum este vorba de nord-sud sau est-vest. În România au fost cercetate de un profesor de la Politehnica bucureșteană, Alexandru Măruță.

Animalele simt acest câmp și se situează în raport de acesta.

Căinii, bovinele fug de nodurile de intersecție ale benzilor de radiații; pisicile le agrează și le caută. Roiurile de albine caută nodurile, vaca pusă pe un nod va pierde în greutate și va da mai puțin lapte. Dacă un acvariu este străbătut de o astfel de bandă de radiație peștii fug în zona neutră a acvariului.

Dar omul? Omul dacă stă între 2 până la 15 ani într-o astfel de radiație poate face tot felul de boli și suferințe.

În afara acestui câmp fix, grătar de radiații, omul este supus influenței profunde a câmpurilor magnetice generate de apa în mișcare. Este vorba atât de apele de suprafață cât și de cele subterane. Câmpul magnetic propagându-se în special pe verticală este puternic penetrant în materiile solide. Radiații generate de fluxuri de apă subterană aflate la mare adâncime ajung la suprafața solului și se simt până la etajele superioare ale clădirilor înalte.

Încă din timpul Chinei antice erau cunoscute aceste radiații pe care chinezii le numeau "colții dragonului".

Păsările nu-și vor face niciodată cuib pe casele aflate sub influența unor astfel de câmpuri (de aceea barza pe casă aduce noroc), șoarecii nu se vor stabili în subsolurile lor.

Omul, care nu le simte, dar este influențat, poate plăti foarte scump. De exemplu, frecvența extrem de mare a cancerului în anumite zone din Paris a fost explicată prin mișcarea apei subterane în acele zone. Date despre aceste câmpuri magnetice generate de apa în mișcare au adus Freiern von Pohl (Elveția 1929), Labet - Belgia, Durant, Lagarde - Franța.

Dar marea ce este? Apă în mișcare, curenți verticali, curenți orizontali, zbucium al apei înfruntând aerul dezlănțuit.

Marea este o veșnică goană a apei în apă, o dezlănțuire fără de sfârșit, o lume a mișcării chiar și atunci când pare încremenirea însăși. Ce influență are această lume asupra omului de pe navă? Nu știm. Știu numai că mulți din cei cu care am navigat erau bolnavi, ulceroși, le cădeau dinții, dormeau greu, pe piele le înfloreau tot felul de blestemății. Ce efect a avut înlocuirea vasului de lemn cu cel de oțel asupra marinarului? Nu știm.

O viață petrecută în colții dragonului dar dragonul mușcă în tăcere și nu se arată celui neștiutor. În tot cazul "ecologia necunoscutului" care joacă la ruletă viața marinarului îl face rar câștigător. De obicei el este cel care pierde și deseori nici nu știe.

Triunghiul Bermudelor? Realitate sau ficțiune?

Dar Marea Diavolului? Undeva între Japonia și Filipine, această zonă, tot un triunghi, se află exact la antipodul triunghiului Bermudelor.

Dacă printr-un glob pământesc treci o andrea prin Bermude și centrul Pământului ea va ieși în Marea Diavolului. Marea Diavolului este oficial considerată de japonezi ca o zonă periculoasă pentru navigație. Aici navele dispar. Pe hărțile lor de navigație, zona este înconjurată cu o dungă roșie. În 1955 a fost, aici, trimisă în misiune de investigare nava oceanografică "Cale-Maru 5". Nici astăzi nu se știe nimic despre soarta ei. În această zonă nu întâlnești balene, delfini, nici păsări. Unii marinari, speriați de avitaminoză utilizau grâul încolțit. Boabele de grâu, spălate cu apă caldă, întinse pe o farfurioară, erau acoperite cu tifon jilav. După 24 de ore încolțeau, erau spălate, amestecate cu miere și luate dimineața pe burta goală. Așa s-a constatat, în mod sigur și repetat, incredibilul - nici în Marea Diavolului, nici în triunghiul Bermudelor, semințele nu încolțesc. De ce? Nu știm.

De fapt știm foarte puțin despre lumea care ne înconjoară. Niște ruși de la laboratorul "Inversor" au emis ipoteza că nucleul pământului are forma și proprietățile unui cristal în creștere influențând absolut toate procesele naturale de pe planetă. Acoperind globul cu 20 de triunghiuri echilaterale autorii au obținut "nodurile" și "coastele" sistemului. Ei bine, nodurile reprezentau toate focarele vechilor culturi și civilizații, iar de-a lungul coastelor sau paralel cu ele se întind faliile, rupturile scoarței terestre și crestele medio-oceanice.

Mai mult, în nodurile sistemului s-au situat toate centrele anomaliilor câmpului magnetic terestru, ca și centrele de maxim și minim ale presiunii atmosferice. Tot acolo se află și zonele ce generează constant uragane. Nodul

18 al sistemului este lângă insulele Bahamas; nodul 14, la sud de Japonia corespunde Mării Diavolului.

Tulburător? Desigur.

Iadul și Raiul ca două toposuri diferite, ca destin de spațiu, se întrupează. Nimic nu este asemănător, o soartă ascunsă ne stă deasupra.

Numai prostul poate fi fericit pe lumea asta.

Arhimede ne garantează viața dar ne prezice și moartea

*“Greutatea unui corp plutitor este egală cu greutatea volumului
“de apă” dislocuit de el iar volumul lichidului deplasat este egal cu
partea corpului plutitor scufundată în lichid”.*

*Principiul flotabilității (denumit de anglo-saxoni “the
principle of buoyancy” - principiul geamandurii), cea mai
mare dintre descoperirile lui Arhimede, matematician și
inventator grec 287-212 înainte de Cristos.”*

Hieron II, tiranul cetății Syracuza de pe țărmurile Siciliei era preocupat dacă cel ce urma să-i facă o coroană l-a furat sau nu, dacă ceea ce urma să poarte pe cap ca semn al demnității sale era făcut din aur sau dintr-un amestec. Tiranul a apelat la marele Arhimede ca să rezolve dilema fără să-i strice coroana. În timp ce era în baie Arhimede și-a dat seama că de fapt nu se scufundă ci plutește între două ape. Fulgerat de concluzie, a strigat: Evrika! Am găsit! Cuvântul a rămas în istorie.

Iar de la Arhimede ne-a rămas legea că un corp scufundat în apă pierde o parte din greutatea sa egală cu greutatea volumului de apă dislocuit.

Principiul lui Arhimede explică un paradox al bunului simț, realitatea navelor de astăzi - munții de fier plutind pe apă. Fieroaica nu se duce la fund deoarece volumul său este suficient de mare încât greutatea ei este contrabalansată de greutatea volumului dislocuit al apei.

Volumul dislocuit va avea o greutate diferită în funcție de densitatea apei. Unele mări sunt mai “dulci”, oceanele mai sărate. Vaporul se înfundă mai mult sau mai puțin în funcție de salinitatea apei, cea care-i dă densitatea. De unde continua bătaie de cap a punctiștilor, ofițerilor cu navigația de a estima pescajul probabil. Căci în fluvii vaporul “se lasă” și la apă mică poate să dea de fund sau să se pună pe uscat.

La mijlocul secolului trecut un ziarist englez Samuel Plimsoll (1824-1898) care și-a câștigat renumele de “prietin al marinarilor” fiind permanent preocupat de soarta omului plecat pe ape a impus o aplicație practică a legii lui Arhimede

la exploatarea navei. Linia albă de pe ambele borduri ale unei nave poartă numele său, "semnul lui Plimsoll" și reprezintă afundarea maximă admisă pentru o navă. Acest semn are patru ipostaze: pe bordul navei sunt figurate pescajul maxim pentru apă sărată, apă dulce și în două variante climatice, vara și iarna.

Luând în considerație salinitatea variabilă a apei s-a luat ca cifră de calcul o densitate a apei de 1 g/cm^3 . Tot legea lui Arhimede a permis să se înțeleagă și de ce dispar în oceanele lumii nave în condiții misterioase, fără să lase nici o urmă. Anii din urmă au revelat un nou blestem ce atârnă deasupra celui plecat pe mare: să te duci ca bolovanul, cu vapor cu tot, pe fundul apei. Apa nu te mai ține. Emisia violentă de gaze, de obicei bioxid de carbon sau metan, poate, datorită concentrației foarte mari a acestora, să reducă densitatea apei cu 20-30%. Explicația acestei "bolboroseli" mortale - atât pentru nave cât și pentru avioane zburând la mică înălțime - a fost propusă între alții de Richard D. Mackiwer în "Buletinul asociației geologilor-petrolști americani". Cheia sunt hidrații gazoși; fenomenul a început să fie cunoscut și înțeles de prin anii 1960. Gazele naturale pot forma în scoarță zăcămintele aflate în stare solidă de hidrați gazoși, un volum de apă în stare de hidrat putând lega 220 volume de gaz. Zăcămintele sunt sub permafrost, pământurile nordice veșnic înghețate dar și sub fundul oceanului mondial unde presiunile ating 20-30 MPa. O particularitate a acestor zăcămintele este trecerea lor violentă din stare solidă în stare gazoasă la creșterea temperaturii, scăderea presiunii sau în prezența unui catalizator. Aceste condiții pot fi realizate în regiuni active vulcanic și tectonic. După Mackiwer hidrați gazoși se pot forma și în grosimea apei, la adâncimi de sute de metri în funcție de temperatura apei. Asemănător gheții obișnuite acești hidrați pot forma bolți destul de rezistente sub care se acumulează uneori gaze naturale eliberate de pe fundul mării. Dacă bolta plesnește brusc gazul fâșnește la suprafață sub forma a nenumărate bășici.

Un efect asemănător ar putea avea după unii și contactul magmei fierbinți cu apa de mare cu formarea intensivă de vapori.

Un lucru este clar și trist: Harta întocmită de Mackiwer a arătat similitudinea topografiei "zonelor de maximă dispariție fără urme" a navelor maritime cu zonele în care se află zăcămintele de gaze la mică adâncime sub fundul mării.

La sfârșitul lui 1944 un distrugător sovietic în apropierea Crimeei a dispărut în mod inexplicabil. A intrat într-un nor și după câteva minute nu mai era nici norul, nici nava de război. Dispariția a fost "la vedere", au asistat la ea câțiva pescari ieșiți cu bărcile în mare. Cazul a fost clasat "strict secret", pescarii-martori au fost împușcați de NKVD-ul sovietic, pentru siguranța confidențialității. Faptele au ieșit la iveală de abea după căderea comunismului. S-a vorbit de extraterestri, de OZN-uri... Numai că recent în zonă au fost descoperite zăcămintele de hidrați gazoși.

Se știe că în mări și oceane apa se deplasează nu numai pe orizontală, curenții clasici, ci și pe verticală. Există prăbușiri ale apei față de care, sub aspectul

volumului vehiculat, Niagara este o glumă. Există curenți verticali ascensionali, așa-zisii curenți de upwelling.

În "Enigmele oceanului planetar" Mihai Gh. Andrieș citează cazul unor epave care când apar, când dispar de la suprafața apei.

"Răscolirea apelor de către furtună, intervenția unor puternici curenți ascendenți, persistența în unele cazuri a unor punji de aer în magazinele etanșe din cala navelor naufragiate sunt factori ce contribuie, independent sau cumulat, la aducerea la suprafață a unor vase scufundate cândva, epave ce plutesc la suprafața mării sau în derivă până când, îngreunate, coboară din nou în adâncimi unde le este sortit să rămână".

Faptul că gravitația este relativă a demonstrat-o un fenomen destul de frecvent în zona centrală a Statelor Unite. Tromba de aer, twister, tornado, diverse denumiri ale fenomenului provenind din întâlnirea în Middle West a lumii anglofone cu lumea hispanică din sud, este o imensă pompă aspiratoare naturală care poate transloca corpuri de orice greutate, plimbându-le pe cer kilometri întregi. Există fenomene similare pe mare sub forma unor imense pompe aspiratoare? Se pare că există. Expediții hidrografice recente au descoperit în Marea Sargaseilor, în Oceanul Atlantic existența unor vârtejuri gigantice, cu diametre de până la două sute de kilometri. Supusă unor legi generale ale dinamicii fluidelor apa oceanului se comportă similar aerului atmosferic. Deplasarea lineară asociată devierii prin rotația pământului crează fenomenul de tip ciclonal. Fizicienii, bazați pe aceste descoperiri hidrografice recente a particularizat legea lui Arhimede în zona acestor anomalii, anomalii în măsura în care se abat de la cunoștințele noastre încă limitate asupra lumii ce ne înconjoară:

"Un corp ce se învârtăște pierde în ansamblu din greutate în timp ce în centrul de rotație greutatea lui crește cu atât mai mult cu cât este mai mare masa inițială a substanței aflate în rotație".

Practic aceasta înseamnă că raportul între navă și volumul de apă dislocuit este interferat de un al treilea factor, gravitația, o constantă în legea lui Arhimede care în aceste cazuri extreme devine o variabilă. Iar vaporul din corp plutitor devine brusc un pietroi prăbușit spre fundul apelor.

Raportul între navă și marele anafor circular descris până acum în Triunghiul Bermudeilor și în Marea Diavolului, antipodul său geografic, triunghiul aproximativ format de Hong Kong, Filipine și Taiwan (dar se pare că un fenomen cu mult mai răspândit) se poate întâlni pus în aceeași termeni în naufragiu. Între naufragiatul din apă și navă intervine fenomenul vârtej.

Nava care se scufundă reprezintă din punct de vedere hidrodinamic un vârtej. Dacă te-ai suit în barca de salvare întinde-o cât mai repede. Cât mai repede înseamnă să pornești motorul, care nu are foarte mare rezervă de combustibil, dar care îți permite să fugi în aceste momente critice. La bărcile care nu au motor folosești drezina, sistemul de propulsie circulară prin acționări du-te-vino ca cele de pe drezina de la calea ferată.

Dacă ești în apă, cu vestă de salvare și vezi că nava se scufundă rapid mai bine lepezi vesta care te ține la suprafață dar îți limitează viteza de înaintare în timp ce înoți. Altfel vei păți ca mulți buni înotători de la Dunăre care ajunși în vârtejuri sunt băgați la fund printr-o mișcare de înșurubare descendentă a apei. Dacă ești bun înotător te lași în voia forțelor apei până la fund și acolo încerci să tâșnești lateral. Poate scapi. În cazul epavei nu ai nici o șansă. Singura șansă este să o întinzi cât mai repede, cât mai departe. Vaporul care se scufundă îți falsifică ție, amărâtului prins în vesta zisă “de salvare”, legea lui Arhimede și pe altă cale. Citez din amintirile lui Vasile Nedelcu, ofițer de marină care a trăit în aprilie 1943 torpilarea cargoului “Suceava” lovit de două torpile lansate de un submarin sovietic.

“Enorme bule de aer care se ridică la suprafață din diverse spații interioare ale vasului te fac să cazi din gol în gol și chiar dacă mai târziu centura de salvare te împinge la suprafață, nu mai aduce decât un mort”.

Este de fapt mecanismul ontologic prin care “excepția confirmă regula”. Excepția care confirmă regula în cazul legii lui Arhimede înseamnă în plan concret că Arhimede ne garantează viața dar ne prezice și moartea.

Valul care ucide

Țunami. Este un termen cu uz internațional provenind dintr-un cuvânt compus din japoneză unde înseamnă “val mare care inundă golful”.

Științific Țunami se definește ca valuri lungi cu caracter catastrofic apărute în special din cauza modificărilor tectonice ale fundului de ocean. Ce înseamnă valuri lungi? Este aproape greu de imaginat, ai fi tentat să crezi că este o greșeală de tipar dar lungimea lor este de 150-300 km. Practic în mare deschisă nici nu sunt receptate ca valuri, sunt prea lungi și mai ales prea scunde - înălțimea lor este de câteva zeci de centimetri, atingând rar câțiva metri. Viteza acestui val este de asemenea greu de imaginat și de crezut.

Viteza valului Țunami depinde de adâncimea oceanului. Cea mai mare viteză determinată prin măsurători a fost de 1000 km/oră. Viteza medie teoretică în Oceanul Pacific este de 716 km/oră. Viteza majorității valurilor de tip Țunami este de 400-500 km/oră. Aproape toate valurile de tip Țunami, mai exact 98% din ele apar consecutiv unor cutremure submarine. Modificări pe verticală ale unor zone limitate ale fundurilor de mare se transmit prin coloane de apă de deasupra suprafeței marine. Generarea valului-gigant este strict, matematic, corelată cu magnitudinea cutremurului. Există anumite zone de risc major ale fundurilor oceanice, mai ales șanțurile oceanice adânci: Japonez, Aleutin, cel al Kurilelor și Kamceatcăi, șanțul Peruano-Chilian. Valul generat de cutremurul submarin poate parcurge distanța de până la 10.000 kilometri.

O altă cauză rară dar posibilă de tsunami sunt erupții ale vulcanilor submarini. Un asemenea val se pare că a distrus, cu 1500 de ani înainte de Cristos o întreagă civilizație, civilizația minoică, al cărui centru era insula Creta din Marea Mediterană. Erupția vulcanului de pe insula Santorin (Sfânta Irina) din Marea Egee a generat un val tip tsunami cu o înălțime de până la 100 metri care în jumătate de oră a atins țărmurile Cretei și Greciei continentale iar într-o oră a ajuns la țărmurile Egiptului. Erupția a generat o calderă, un gol sub forma unui rezervor tip căldare uriașă plină cu magmă incandescentă în care a pătruns apa mării. Unii cred că acesta a fost scenariul prin care a dispărut acea Atlantidă pe care o descrie Platon. În tot cazul este aproape cert că erupția vulcanului Santorin și valul tsunami generat de el a fost cea mai mare catastrofă din timpurile zise istorice.

Mult mai recent, în 1883 în Indonezia erupția vulcanului Krakatoa a generat un val-tsunami cu o înălțime de 36-40 metri ce în câteva minute a atins malurile celor două mari insule Java și Sumatra. Numărul victimelor omenești a depășit 36.000. Valul s-a răspândit pe toate oceanele lumii, interconectate între ele, fiind perceput și la 18.350 km, în Panama! O șalupă militară olandeză ce naviga la coastele Indoneziei, pe atunci colonie olandeză, a fost ridicată de val și dusă la 3,5 kilometri depărtare de țărm în interiorul insulei.

O a treia cauză rară și generând de obicei valuri de înălțime mică sunt alunecările de teren pe fundul mării sau de pe țărm pătrunzând în mare. Recent, în 1899 într-un golf din Alaska datorită cutremurului ce a determinat o alunecare de teren, a pătruns în ocean o cantitate de rocă de 30 milioane m³. Ca rezultat a apărut un val cu o înălțime de 600 metri, mai înalt deci de o jumătate de kilometru! (524 metri după alte surse). Geologia și geomorfologia au demonstrat că în zona insulelor Hawai (unde cel mai înalt val înregistrat în timpurile istorice a fost un val tip tsunami de 17 metri) în urmă cu 100.000 de ani, consecutiv unei alunecări de teren pe fundul mării ce a afectat o zonă de 25 km² s-a produs un val gigantic de 326 metri înălțime, care a modificat substanțial caracteristicile morfologice ale unui șir din insulele arhipelagului.

Tsunami, înseamnă valuri foarte lungi, extrem de rapide și de înălțime relativ mică în largul oceanelor. Căci atunci când tsunami dă de întinsură, de funduri puțin adânci ale platformei continentale, golfuri cu apă puțin adâncă, estuare în formă de pânle, atunci, asemeni unui cal cabrat, valul își scade viteza, frânează și își ridică înălțimea sub forma unui perete de apă. Iată descrierea unui tsunami lovind țărmul, datorată unui martor ocular: "Întâi un val blând ridică suprafața oceanului. După aceea apa se trage violent înapoi dezgolind stânci, recife, epave de pe fundul mării. Ai impresia că marea fierbe. Și apoi, uruind sosește un val înalt de 30 de metri cu o viteză de 200 kilometri pe oră. Timp de 10-15 minute se dezlănțuie apa înainte de a se retrage ducând cu ea în mare satele distruse. Ceea ce a început acest val termină valurile mai mici..."

În zonele tropicale efectul distructiv al tsunamiului este amplificat de distrugerea de către om a barierelor naturale din calea lui: recifele de corali și pădurile de mangrove, dunele de nisip.

Există diferite scări de clasificare ale intensității acestui val.

Scara japoneză are cinci trepte, cea engleză a seismologului Ambreisis are șase. Pentru implicațiile tsunami asupra vaselor să prezentăm trei trepte din clasificarea engleză:

IV: tsunami puternic, litoralul este inundat, construcțiile de pe litoral sunt avariate. Vasele mari cu pânze și vasele mici cu motor sunt aruncate pe țărm și apoi spălate din nou în mare. Țărmurile sunt ulterior acoperite de sfărâmături și gunoaie.

V: tsunami foarte puternic, teritoriile litorale și perilitorale sunt inundate. Digurile sunt grav avariate. Pe țărm sunt aruncate vase mult mai mari. Pierderi mari, câmp continuu de sfărâmături pe litoral mergând mult în adâncimea țărmului. Val înalt urcând pe gurile râurilor. Victime omenești.

VI: tsunami catastrofic, distrugere completă a tot ce este situat în zona litorală și perilitorală. Uscatul inundat pe o mare întindere spre interior. Sunt distruse cele mai mari vase. Multe victime.

Cât de dese și cât de grave sunt manifestările tsunami în diferite zone geografice? În Japonia valuri peste 7,5 metri se înregistrează o dată la 15 ani. În ultimii 1300 de ani țărmurile Japoniei au fost distruse cel puțin de patru ori de valuri mai înalte de 30 de metri. Insulele Curile au fost acoperite de câteva ori de apă. De asemenea au fost des lovite Kamceatka, țărmul sud-american în Chile. În Europa tsunami este mai rar, intensitatea este de gradul 3-4. Se pot produce în Marea Egee, Ionică, Adriatică, în Mediterana apuseană.

Mulți au văzut filmul american "Aventura lui Poseidon" realizat de Ronald Neame în 1973 și distins cu Premiul Academiei. Este ecranizarea unui roman scris de ziaristul Paul Gallico după ce aflat pe transatlanticul Queen Mary era să fie scufundat cu vas cu tot de un val seismic în Marea Mediterană. Un asemenea val seismic a răsturnat efectiv o navă de 34.000 tone "Jakob Verlon", care a continuat să mai plutească după aceea 40 de zile!

În 1979, în urma unui cutremur din Marea Ligurică riviera franceză a fost acoperită de un val de 3 metri înălțime, străzile Nissei au fost inundate, au fost victime omenești.

Țunami poate lovi litoralul Spaniei, Portugaliei, a Marocului. În 1755 în urma unui cutremur pe creasta submarină Azore - Gibraltar s-a produs un tsunami ce a lovit cu un zid de apă înalt de 15 metri Lisabona. Victimele cutremurului și mai ales ale valului seismic ce a sosit după câțva timp, când lumea îngrozită se adunase să se refugieze în zona portului, au fost peste 70.000 de oameni.

Era dimineața zilei de 1 Noiembrie, ziua tuturor sfinților, sărbătoare religioasă mare, cu biserici înțesate de lume care se ruga. Ce a urmat descrie Voltaire puternic impresionat de acea tragedie a vremii ce a lovit, distrugând, un oraș faimos:

“Pe la ora nouă și jumătate pământul li se zgudui sub picioare, marea se ridică clocotind în port și zdrobind corăbiile ancorate, vârtejuri de foc și cenușă năpădesc piețele și străzile, casele se năruie, acoperișurile se prăbușesc peste temelii, temeliiile au dispărut”.

Iată un fragment din relatarea lui Mario Gandini:

“Odată cu pământul și-au ieșit din fire și marea și râul. Marea s-a umflat pe neașteptate, cotropind albia râului, a smuls corăbiile din parâme, zdrobindu-le unele de altele, aruncându-le sfărâmate pe plaje, lovindu-le de clădiri, distrugând cheiurile masive ale portului, nenumăratele corăbii și edificii scufundându-se fără urmă în vâltori misterioase. Tejo însuși cuprins de furtună a început să se reverse cu furie sub presiunea mării, dincolo de maluri, târând cu sine cadavre și epave.”

Iată cum descrie călătorul și scriitorul suedez Bengt Danielsson un tsunami pe care l-a trăit în Oceanul Pacific pe insula Pitkaern:

“Aproximativ la douăzeci de minute după ce golful a fost golit de toată apa a sosit primul vestitor al inundației - un covor cenușiu de apă ce se apropia de țărm. Și când și acest covor s-a retras bubuind am văzut valul care se apropia. Valul venea ca un perete și creștea în ochii noștri. Zgomotul era violent, semăna cu bubuitul tunetului și, și mai înfiorător ca orice era vârtejul din față în care erau rotite bucăți foarte mari de stânci și trunchiuri de copaci, mișcate de parcă ar fi fost simple bețe de chibrit. Cine menținea dreaptă ca un perete această gigantică cascadă, acest perete gigantic de apă de peste 20 metri înălțime, cu coroană albă înspumată într-un alb continuu, grohotind înfiorător?!”

În 1952 când un tsunami a lovit insulele Kurile comandantul unei nave aflate în apropiere, pe baza observațiilor vizuale, a dat o radiogramă: “Insula Paramušir s-a prăbușit în mare”.

În fața peretelui de apă unda aeriană de șoc smulgea uși și dărâma case numai prin puterea suflului, înainte de a fi lovite de ape. Aerul comprimat de puterea masei de apă ce acționează ca un piston este înfipt ca niște pene în orice crăpătură, cavitare... Navele sunt distruse dacă se află lângă mal; au fost cazuri când și fundațiile de beton ale farurilor au fost spălate de apa dezlănțuită.

Există un serviciu de avertizare anti-tsunami în Oceanul Pacific, la Honolulu care integrează date recepționate de la 31 de stații seismografice și 50 stații mareografice. Aceste centre nu detectează decât cutremurele submarine și anunță pe baza lor riscul ipotetic de tsunami, căci legătura între cutremur și tsunami într-un anumit caz particular este totuși neclară. Tsunami poate să apară sau nu.

De aici o serie de alarme aparent false și subestimarea unor alarme reale. În 1960 când cutremure din Chile au generat un val seismic, deși toți au fost avertizați, tocmai acest fapt a făcut ca în Japonia unde era suficient timp să te protejezi (era pe celălalt țărm al Oceanului Pacific!) și unde valul a avut 4,2 metri înălțime să se înregistreze 205 morți.

În 1990, în timpul cutremurului resimțit în Dobrogea foarte slab, M/N Callatis se afla ancorată în radă, în fața portului Constanța. “Nu s-a clătinat nimic, doctore, nu a fost nici un val, totul a fost zgomote. Trosnea și pufnea de parcă lansau motorul principal. Zgomotele erau metalice, violente; cei de la mașini au fugit sus îngroziți, crezând că e explozie. Alături, pe un petrolier ancorat și el în radă, se vedea agitație extremă a echipajului de punte”.

Cât de mari și cât de periculoase pot fi valurile în plin ocean? În general tendința este de a supraestima înălțimea valurilor.

Totuși, în noaptea de 6 ianuarie 1933, la sud de Filipine petrolierul american “Rampao” a observat un val înalt de 34 metri. Recent la țărmurile Norvegiei s-a înregistrat un val înalt de 35 metri. În 1982 un așa zis “val secular” (val a cărui posibilitate de producere este de 1% într-un an), înalt de 20 de metri a lovit și scufundat platforma petrolieră norvegiană semisubmersibilă “Alexander Kielland” de pe terenul petrolifer al platformei continentale norvegiene “Ekofisk”. Au rezultat 123 de morți. De altfel în nordul Oceanului Atlantic din motive care scapă explicațiilor, înălțimea valurilor tinde constant și progresiv să crească. După datele stațiunii oceanografice engleze Deacon, dacă în deceniul șase al secolului cele mai înalte valuri atingeau 12 metri în deceniul opt ele ating 18 metri.

Energia purtată de un asemenea val poate fi gigantică. La țărmul de răsărit al Africii un petrolier gigat (258.000 de tone) prins între două valuri imense, în groapă, lovit a avut practic toate suprastructurile metalice rase.

În legendele pescarilor indieni din zona Andra-Pradesh se vorbește despre “valuri roșii”. Faptul, greu de crezut, a fost confirmat științific. În timpul uraganelor crestele valurilor uriașe se luminează în roșu iar valurile urlă, “rag” mai tare decât vuietul vântului. La un vânt de o viteză de 200 km/oră se produce descompunerea picăturilor de apă iar din moleculele de apă rezultă atomi de oxigen și hidrogen. Descărcări de electricitate atmosferică aprind acest amestec gazos detonant.

Factorii care duc la apariția pe suprafața mării a valurilor gigat (nu a valurilor țăunami, ci independent de ele) sunt neclari. Se pare că intervin profilul fundului, adâncimea mării, munții submarini, vârtejurile aeriene. Se cunosc mai bine zonele unde pot surveni: nord-vestul Indiei la sfârșitul perioadei musonice, platforma continentală a Groenlandei, nordul coastei de est a Americii, pe marginea Golfstreamului, marea Nordului, țărmul de răsărit al Africii.

Cărțile de navigație avertizează asupra posibilității apariției în aceste zone a “valurilor neregulate” (irregular wave).

Iată o pățanie a românilor noștri ce mi-a fost povestită de unul din martorii oculari:

“Era în perioada când Suezul era închis din cauza războiului. Eram pe o navă cargou de 7.800 tone, “Dolj”, ocoleam Africa. Eram în sud-estul Africii, marea-calm plat. Marinarii erau pe punte, mațagoneau, băteau rugina cu

ciocanul. Deodată, din senin, a venit ditamai matahala de val. Cei care au apucat să-l vadă s-au apucat fiecare de câte ceva, unii s-au ascuns printre magazii, dar oricum s-au ținut. Asta, săracul, Soare îl chema, s-a speriat și a început să fugă spre castel. Valul l-a ajuns din urmă și l-a lovit. A mai trăit vreo patru ore, îi curgea sânge pe nas și pe urechi. Asistentul medical i-a făcut injecții cu adrenalină în inimă... Au luat șefii legătura prin radio cu autoritățile sud-africane, cu Durbanul, au venit aia dar omul era deja mort. L-au incinerat la Durban iar acasă au trimis numai cutiuța cu cenușă...”

Obuzul nu cade de două ori în același loc

Am citit cândva despre un japonez care a scăpat din bombardamentul nuclear de la Hiroshima. S-a dus în refugiu la Nagasaki. Și a prins-o și pe a doua. Teoria că obuzul nu cade de două ori în același loc o fi bună la artilerie. Dumnezeu nu o cunoaște. Dovadă - dom'Nicu, brutalul.

Invitat de acesta la bucătărie, lângă plită, la o cafea îmi povestește de cele două frici consecutive pe care le-a tras - una de foc și alta de apă.

Focul s-a întâmplat la Rouen, pe Sena.

L-am cunoscut și pe un alt pătimit al acestui foc, motoristul Nicu David când navigam cu el pe “Hațeg”. Nicu David a albit atunci, la Rouen, așa de deodată, în câteva ore. Când mi-a povestit David de incendiul lui “Argeș” pe Sena credeam că minte sau în cel mai bun caz încurcă. Adevărul a fost însă mai fantastic decât orice imaginație. Cum se întâmplă de multe ori în viață. S-a produs - ce mai contează motivele, când și de ce, deși viața noastră pe mare exact de asta depinde - o deversare a benzinei transportate din Italia în apa Senei. Fiind flux pătura groasă de benzină a fost târâtă în fața vasului, în amonte, la deal. Diavolul a brodit ca pe autostrada ce mărginea Sena să i se rupă bara de direcție unui TIR. Și TIR-ul s-a prăbușit în mare viteză în fluviu. Numai că iar a intervenit diavolul. TIR-ul nu a căzut direct în apă ci peste un împingător. Scânteii, flăcări, benzina s-a aprins. Flăcările se ridicau la 15-20 metri și pe toată lățimea fluviului. Spectacol de iad.

Între timp - altă za în lanțul de ghinioane - s-a inversat marea și marea de flăcări a luat-o în jos, spre navă.

Pe “Argeș” s-a sunat rolul de abandon. Oamenii s-au mișcat rapid. Dar viteza flăcării era mai mare. În timp ce fugeau, toți simțeau cum li se coagulează spatele de căldură. La numai 10 metri de cheu drumul era barat de gardul înalt de zece metri al rafinăriei. Marinarii noștri erau prinși într-o cursă de șoareci.

Pe toată incinta rafinăriei urlau sirenele și începuseră să scuie extinctoarele automate de spumă.

În aer avioane, elicoptere... Vuiet, sirene, panică și marea de flăcări ce a prins petrolierul. Marinarii au reușit să fugă vreo 80-100 de metri și erau fizic

terminați. Numai că în timpul ăsta focul s-a stins. Benzina se epuizase! Dar ardeau în continuare bărcile de la pupa navei.

Băsescu, comandant tânăr și ofițerii tineri (culmea cei tineri, cei ce ~~se ardeau~~ ce pierde, îi aștepta o viață, au avut curaj!) s-au dus și le-au stins cu manicile, cu furtunul.

Între timp, o altă belea. Împingătorul, în flăcări, adus de curent s-a proptit în prova. Cu manicile folosite mai mult pentru a împinge epava decât pentru a stinge focul - căci împingătorului îi luase între timp foc propriul combustibil - l-au pornit la vale pe fluviu. Dar după ce a luat-o din loc curentul l-a proptit într-un bord al petrolierului în dreptul tancurilor de benzină. L-au pornit și de acolo la vale dar permanent cu riscul ca tancul să explodeze.

De cum s-a terminat povestea a venit poliția să-i aresteze. Au băgat steagul în scară și nimeni nu a mai urcat. Ce-i aia steag în scară?

Este procedură prevăzută de lege, punerea steagului în scară este o procedură excepțională de punere sub protecție. Între timp a venit reprezentantul NAVROM-ului de la Constantinopol. Băsescu, comandantul, vorbea franțuzește "ca Napoleon". Până la urmă la proces vina a fost juma-juma.

"Benzina a fost a noastră, dar focul a fost al vostru". TIR-urile nu au ce căuta în Sena. Între timp echipajul (57 de oameni) nu avea nici mâncare, nici apă de gătit. Nu le-au dat francezii. După terminarea procesului au primit de la Ceuta.

Nea Nicu' brutaru a venit acasă și a stat șase luni. Leafa i se plătea. Pe la douăsprezece - unu noaptea, noapte de noapte sărea din pat cu coșmaruri și nu mai putea dormi. După șase luni s-a îmbarcat pe un Tîrg (tip de vas de 18.000 tone).

S-au ciocnit într-o noapte de ianuarie cu viscol și furtună cu un mineralier grec de 55.000 de tone. Și ăia beți și ai noștrii beți... Două magazine deschise, inundate (puteai să întorci remorcherul în ele!), nava bandată atingând aproape apa cu unul din borduri. Ancora grecului înfiptă într-al nostru, lanțul la ei. Din două ancore Tîrgul a rămas numai cu una, cealaltă a pierdut-o. Vijelie, viscol, valul ca muntele. Întuneric, curentul electric a căzut. Șeful mecanic și un motorist lipovean au intrat în mașină, au pornit motorul, au pornit lumina, au făcut transferuri între tancuri și au pus nava pe chilă dreaptă. N-a stat așa decât zece minute și s-a prăvălit bandându-se extrem pe cealaltă parte. Fiecare s-a agățat, cu centura pe el, ținându-se cum și de ce se putea pe nava strâmbă. Iar au intrat ăia în mașină (ăștia nervi, nu glumă) și au repus nava, prin transfer între tancuri, pe chilă dreaptă.

Au luat legătura radio cu grecii (erau înjugați împreună, ancora lor era băgată într-al nostru) și au hotărât să meargă împreună în golful Caliacra, la adăpost. Acolo grecii care nu mai aveau provă (era armonică) au reușit să taie lanțul de ancoră și să plece la Constanța.

Ai noștri au rămas până dimineață și apoi tot pe furtună s-au înapoiat la Constanța.

...Uite așa am mai stat șase luni la țarm și iar săream în fiecare noapte prin somn. Două frici am tras dom' doctor, una după alta - una de foc și alta de apă.

Corăbii fantomă

Corăbii rătăcind pe mare fără echipaj au fost o realitate a navigației cu pânze. Corabia cu pânze era un sclav al vântului. Dacă nu aveai mult timp vânt, puteai să o părăsești încredințându-ți soarta ramelor de la barcă. Erau perioade cu epidemii, antibiotice nu existau. Nu era greu să moară toți de pe o navă. Au fost epoci când au murit toți dintr-un oraș sau aproape toți dintr-o țară.

Întâlnirea cu o navă fantomă, deseori cu pânzele ridicate, era o întâlnire a groazei. Înșiruire de ipoteze fantastice, una mai înfricoșătoare decât alta. Un asemenea caz l-a pasionat și pe părintele lui Sherlock Holmes, Arthur Conan Doyle. O fantomă? Plăsmuire a sufletului? Nu, mai degrabă un mort reînviat, dar fără suflet, o corabie devenită propriul său stăpân și ascultând de propriile sale legi.

O răzbunare a lucrului asupra omului, o inversare a ordinii firești. Un vas fantomă este totdeauna o amenințare și o provocare.

Povestea "Olandezului zburător" imortalizată de Richard Wagner este o poveste despre trufie. Trufia este unul din păcatele biblice. Domnul o pedepsește oriunde dar mai ales pe întinsul mării. Trufia l-a făcut pe skiperul olandez să sfideze obiceiul - niciodată să nu ieși în mare în vinerea patimilor. Skiperul a crezut că priceperea și experiența sa sunt mai presus de Dumnezeu. Corabia mergea în Indiile de Răsărit, trebuiau să ocolească capul Bunei Speranțe. Un vânt de o forță înspăimântătoare îi împiedica pe olandezi să îl depășească. Și atunci skiperul l-a blestemat pe Dumnezeu și a jurat să ocolească capul chiar dacă aceasta va dura până în Ziua Judecății de Apoi. Pare-se că și astăzi se ocupă cu aceasta.

Oare mai există vase fantomă? Există!

Sunt invitat la comandantul meu, cel cu care navig de această dată. Pleșcar de voiaje, schimb precum țiganul nava în funcție de destinație, întâlnind mereu alți oameni. Comandantul - scund, plinuț, pistriuat, pasionat de computere. Băiat de inginer electronist a renunțat la facultatea de electronică unde reușise, pentru marinărie. Civilizat, șovăitor, fără aplomb "de conducere" dar marinar cu talent și simțind marea.

Omul a trăit o întâmplare stranie. Într-un singur voiaj, la dus și la întors s-au întâlnit de două ori cu nave fantomă. Navă fantomă cuplat cu legea seriilor. Ai de ce, dacă nu faci nevroză, să rămâi măcar pe gânduri.

Era în Marea Roșie, imensa crăpătură din masivul deșertos în bloc al Africii și Peninsulei Arabe. De vină a fost obiceiul de a mătura marea cu radarul la schimbarea cartului. Așa au găsit la dus, la sud de insula Brothers (Frați) o navă de 1.000 de tone. Era noapte, comandantul lor era tânăr, de abia la al treilea voiaj în această calitate. I-a fost frică să lase barca și să urce pe epavă. S-au învârtit în jur, luminând-o cu reflectoarele, au urlat din sirenă. Nava nu avea absolut nici un fel de lumini, nimeni nu a apărut pe punte. Le-a fost frică să urce, au plecat mai departe.

La întoarcere, tot în Marea Roșie, tot la sud de Brothers au dat de alta. Sau a fost tot aceea. Oricum nu au avut tăria să urce pe ea. La întoarcere în voiajul ăsta atât de straniu au mai avut o pățanie.

Tot la radar au prins o navă imobilă; apoi vag la radiotelefon “My day”. Apelul salvării sufletelor. Era o navă cu ofițeri greci și echipaj ciuciunghez.

- Ce-i aia ciuciunghez?

- Tot felul de adunătură de prin țările Asiei.

Nava mare, 15000 de tone, căra orez din Nord într-o țară asiatică. Luase foc mașina. Ai noștri au luat echipajul dar le-a fost frică să urce la bord, oricum o explozie era posibilă. Incendiul era în mașină. Tot ce vedeai era un fum gros care ieșea din coș. Atât. În timp ce se frâsuiău a apărut o navă din Kuwait cu ofițeri englezi. Englezul - meseriaș. Au lansat blat o barcă pneumatică cu motor over-bord (în afara bordului) și “au ocupat” vasul “epavă” căci echipajul îl părăsise. Au ridicat scările de piscină pe care coborâse echipajul când se salva și vasul kuweitian a început să se aproprie prova-provă (bot în bot) contra vântului (dacă explodează grecul să nu-l acopere). Cațaniii (Ce-s ăia? Așa le spunem noi la greci) văzând cum le cară din cabine TV color și video au vrut să se întoarcă, recuprinși de curaj. Prea târziu. Noii ocupanți au scos bătele iar ofițerul pistolul. Să nu vă faceți iluzia că marea este un spațiu al eleganței:

- Nu mai este nava voastră!

Context legal tulbure, la limita pirateriei, dar făcut “cu știință”. Iar la Port Said pe greci deja îi contacta avocatul salvatorilor. Tupeul aduce beneficii. Ca și curajul. Și priceperea. Că englezul primul lucru pe care l-a făcut a pus capote pe ventilatoare ca să oprească intrarea aerului. Fără aer nu mai arde.

Oricum chiar dacă ai noștri salvau ei vasul câștigau nu ei (nu luau nimic semnificativ) ci NAVROM-ul. Așa că...

Munții plutitori de gheață

Iceberg înseamnă munte de gheață. Departe în Nord, oceanul seamănă cu o grădină japoneză. Am văzut-o cu mulți ani în urmă la Kyoto. Din nisip brăzdat se înălțau pietre. Cincisprezece pietre negre, pe nisip alb vălurit. Grădina de nisip și pietre. Cu sute de ani în urmă acest haos sobru al mineralului a fost

creat de călugărul budist Soami. Fiecare îl înțelege după suflet. După unii semnifică marea.

Munții de gheață derivând în oceanul marilor latitudini sunt sensibilitatea grădinii din Kyoto plus mișcarea. Icebergul este și o metaforă a vieții noastre comune. Sunt aparențele care înșală, prezența modestă a unei realități imerse. Din muntele de gheață la suprafață se vede doar o mică parte. Restul este scufundat. Uneori ce este emers e aproape topit, în schimb imersă este o masă gigantică de gheață.

Icebergul este fructul întâlnirii între ghețar și mare. Majoritatea icebergurilor în Emisfera Nordică provin din Groenlanda. Cele din Emisfera Sudică - din Antarctica unde uneori se produc giganti de 100 km lungime și înalți de 100 de metri. Numai că prin părțile acelea se navigă rar. În Nord în schimb...

În Atlanticul de Nord icebergurile ajung de pe uscat; de pe țărmul de apus al Groenlandei. Groenlanda, imensa insulă denumită "a pământului verde" este de fapt o insulă a gheții. Este cea mai mare insulă din lume.

În fiecare an primăvara și vara de pe carcasa ei de gheață alunecă în apă aproape 10.000 de viitoare insule - munți de gheață ce o pornesc în derivă. Întâi sunt duse de curentul rece al Labradorului la iarnă, spre insula Țării lui Baffin. În vara viitoare o iau din nou la drum, se întorc spre sud și mai ierneză odată, în strâmtoarea Davies. Și cum marea se eliberează de carapacea de gheață, odată cu încălzirea, icebergurile își continuă drumul spre sud. Vor dispărea cu timpul în apele calde ale Golfstreamului, curentul Golfului.

Riscul legat de navigație este dat de pătrunderea lor la sud de paralela de 48 de grade. Acolo este zona unde se navigă uzual. Într-un an "mai bogat" apar la sud de paralela 48 cam în jur de 300-400 de iceberguri. Mult.

Icebergul trezește imediat în mintea oricui asociația emoțională cu nava "Titanic". În anul 1912 nava Titanic, navă de pasageri gigant de 45.000 de tone, aparținând companiei engleze White Star (Steaua Albă) își începea cursa inaugurală. Eveniment al vieții maritime, eveniment al vieții mondene. Lumea bună se înghesuie să efectueze traversarea între Lumea veche și Lumea nouă în "cel mai". Între altele și cel mai sigur: prevăzut cu 16 compartimente etanșe. Atât de sigur că atunci când a fost să se întâmple nu a avut suficiente bărci de salvare. Pentru 2207 oameni doar 1178 de locuri în bărcile de salvare! Datorită panicii în bărci nu s-au putut urca decât 600 de nefericiți. Pentru restul nu erau nu numai bărci ci lipseau chiar și suficiente veste de salvare. Deși la o temperatură a apei de 3°C greu de spus la ce îți poate folosi vesta de salvare.

O catastrofă desfășurată sub semnul unui nume neinspirat ales. Căci titan înseamnă gigant, persoană cu dimensiuni, forță, abilitate sau realizări colosale. Dar titan evocă mitologic și revoltați ajunși în infern. Învinși în ciuda forței și superbiei. Sfidarea îngenucheată. Pe mare superbia va suferi pedeapsă!

Tito în greaca veche înseamnă zi, soare. Titanii sunt una din familiile zeilor primordiali, copiii lui Uranus și Gaea (cei șase fii fiind Cocus, Crius,

Cronus, Hyperion, Iapetus și Oceanus). La îndemnul mamei lor, unul din ei, Cronus, și-a mutilat tatăl, l-a scopit, și i-a luat locul devenind stăpânul Universului.

Apoi un olimpian (altă gașcă!), Zeus, l-a detronat și a început lupta între titani și olimpieni. Lupta, cunoscută sub numele de titanomahie a durat zece ani și titanii au fost învinși. Iar ca pedeapsă au ajuns în Tartarus. Tartarus era o regiune subpământeană situată mai jos ca Infernul. Adică mai rău decât rău.

Când se botezau vasele, de obicei nașul (al cărui nume îl purta vasul) era luat drept protector ceresc. Este totdeauna bine de știut pe mână cui te dai și în materie de nașie.

Titanicul a fost trufia învinsă de ghinion. Unul că nu au văzut muntele de gheață decât prea târziu. Altul că totuși l-au văzut. Făcând bandă în ultimul moment, luând-o brusc și total într-o parte nu au lovit "în berbece" (căci scăpau până la urmă, cu distrugeri mari dar flotabili), ci s-au frecat lateral. O gaură de 100 metri, 6 din cele 15 compartimente etanșe au fost eventrate. Oceanul a înghițit 1507 vieți. Acest accident a avut meritul de a crea atmosfera emoțională pentru a mobiliza opinia publică și factorii de specialitate la măsuri de mare importanță practică. La Londra s-a convocat conferința protecției vieții pe mare.

S-a hotărât supravegherea ghețurilor plutitoare și după primul război mondial în Atlanticul de Nord a început să lucreze Patrula Internațională a ghețurilor. Toate ghețurile la sud de paralela 48 sunt urmărite cu avioane și nave, prin radar și vizual și tot la 12 ore știri privind deplasarea acestora sunt transmise prin radio. Ghețarii sunt marcați cu pete de culoare. Arbaletе gigante aruncă pe gheață cilindri cu vopsea roșie. Apoi începe urmărirea ghețarului. Distrugerea nu s-a reușit. Este prea mare. S-a încercat cu obuze, mine, torpile, bombe de aviație; s-au utilizat și bombe chimice folosind substanțe care în laborator provoacă topirea rapidă a gheții. Nimic. Rămâne numai să urmărești ghețarii și să te ferești. Mai ales că radarul nu te prea poate ajuta - impulsurile radar sunt slab reflectate de munții de gheață.

Patrula ghețarilor este realizată de paza de coastă a SUA dar cheltuielile sunt suportate de 17 țări interesate în navigația la sud de paralela 48. De la 10 accidente pe an, după patrulare acestea au devenit rare. Dar nu au dispărut.

În 1928 s-a ciocnit de iceberg un vas canadian, în 1933 o navă norvegiană, o navă engleză în 1958.

În 1959 vasul danez de pasageri Hans Hedtoft a ales pentru cursa sa inaugurală (sindromul Titanic!) un traseu mult prea în nord (iarăși sindromul Titanic!) necontrolat de Patrula ghețurilor. În urma coliziunii cu icebergul nava s-a scufundat ducând în adâncuri și 95 de vieți.

În 1989 un vas de pasageri, de lux, rusesc s-a ciocnit și el cu un munte de gheață. Fără morți, dar a fost nevoie să fie evacuați 575 de turiști și 195 membri ai echipajului.

Cine spune mare spune sare

Dacă vaporul este o insulă plutitoare, cine spune mare spune sare. Căci insulă, în latină, înseamnă “băgat în sare”.

Și noi, oamenii, suntem în sens etimologic “insulari” - sângele nostru este o soluție apoasă sărată având concentrația salină a oceanului primitiv în care a apărut viața. Omul, ai cărui strămoși nebănuți, ai începuturilor speciilor, au părăsit oceanul, este un rob al sării.

“Poți să te lipsești de aur, nu și de sare”, scria în antichitate istoricul Cassiodor. Cele cinci grame zilnice de sare necesare omului, pe care uneori în cursul istoriei le-a obținut foarte greu - aici a fost rădăcina unor imperii, a unor evenimente istorice majore, a unor drumuri comerciale și a unor orașe apărute din nimic - sunt o ofrandă zilnică, mereu repetată, adusă originilor. Omenirea s-a dezvoltat sub semnul sării.

Sarea a distrus pădurile Europei. Celții au inventat obținerea sării din apa izvoarelor sărate prin fierberea în vase de lut. Prețul sării a fost arderea pădurii. Sarea a dat prima rețea de drumuri în Europa. Drumuri ale sării. Fenicienii, stăpânii unui imperiu maritim în Mediterana, cei ce au contribuit decisiv la dezvoltarea navigației în antichitate erau denumiți “cei sărați”. Acești corăbieri de excepție erau și monopolști ai comerțului cu sare. Sarea s-a instalat temeinic în imaginarul și subconștientul nostru colectiv. Grecii și romanii aducând jertfe zeilor îi sărau. Germanii antichității divinizau izvoarele sărate crezând că sarea duce la o mai bună înțelegere între cer și pământ. Alchimiștii căutau cu ajutorul sării să transforme plumbul în aur.

O superstiție face ca sarea să fie aruncată peste umărul stâng; necuratul stă totdeauna aplecat peste umărul stâng, se considera în Evul Mediu.

În “Cina cea de taină” reprezentarea ultimei mese a lui Iisus cu discipolii săi - Leonardo da Vinci plasează în fața lui Iuda, vânzătorul, o solniță răsturnată.

Pâinea și sarea, simbolul ospitalității, era inițial un simbol pentru nunți - pâinea pentru sănătate iar sarea pentru bogăție.

Dacă nava este insulă care este raportul între navă și sare?

Raportul între navă și sare a fost o relație fundamentală în epopeea de cucerire a mărilor.

“Vântul, soarele și marea - iată Sfânta Treime a marinarilor” scrie Bernard Moitessier, un vagabond al mărilor Sudului cum se autodefineste într-una din lucrările sale.

Prin mare Moitessier înțelege sarea.

Pentru nava de lemn apa dulce este dușman, sarea este un prieten.

“O navă de lemn nu putrezește niciodată atâta timp cât marea și cețurile o spală și o impregnează cu sare”. Popoarele Asiei aruncă găleți de apă de două

ori pe zi pe punte și pe ruf și stropesc părțile exterioare ale cocii, împrășcând apa cu o vâslă sau o scândură - dimineța ca lemnul să fie spălat de roua nopții, iar seara pentru a contracara condensul de peste noapte.

Vântul este parte a "Sfintei Treimi" căci aerul stătut favorizează putrezirea scândurii. În anul 1753 S. Hales, corăbier englez, a proiectat pentru a preveni putrezirea fundului navei din cauza apei de santină o pompă mișcată de vânt care introducea în interiorul navei aer proaspăt în locul aceluia încărcat de bioxid de carbon. Uscarea lemnului pentru construcțiile navale se făcea și pentru a conserva nava și datorită credinței că așchiile de lemn uscat sunt mai puțin dăunătoare în timpul luptei ca așchiile de lemn umed. Ori în luptele navale a acelor vremi așchiile desprinse de artileria inamică din corpul navei lovite jucau rol de șrapnel!

Riscul pentru nava de lemn nu e navigația pe mare ci șederea prelungită în porturi. Și aici se verifică adagio-ul navei către marinar: Ferește-mă de uscat, că eu te voi feri de mare.

Prima descoperire în acest domeniu au făcut-o venețienii care au inventat arsenalul - încăperi acoperite pentru construcția navelor de lemn. În acest fel Veneția a depășit cu secole construcțiile navale ale altor țări. Căci navele se construiau în aer liber. Construcția dura în medie cinci ani, mai mult chiar, se lăsa osatura din lemn timp de un an fără bordaj, crezându-se că astfel se prelungește durata de folosire a navei.

În deceniul șase al secolului XVIII-lea un englez, John Wilkinson din comitatul Lancaster care vroia să-și construiască niște șalande, exasperat de lăcomia exagerată a marangozilor, dulgherilor navali, s-a gândit să folosească o soluție alternativă prin care să scurtecircuiteze serviciile acestora.

Wilkinson era fabricant de tablă. Așa a apărut ideea navei de oțel. Oțelul avea două mari avantaje - bordajul și osatura devenind mai subțiri nava putea lua o încărcătură mai mare decât o navă de lemn de aceeași mărime. Un al doilea avantaj era faptul că navele, datorită materialului de construcție, puteau fi construite de dimensiuni mai mari.

"Abia după 1840 utilizarea fierului îngăduie construcția unor corpuri de navă mai mari. Până atunci coca de 200t constituia regula, cea de 500 tone excepția, iar cea de 1000-2000t o curiozitate", scrie Fernand Braudel în celebra sa sinteză asupra civilizației materiale ca tramă a istoriei.

Ori odată cu apariția vaporului, a propulsiei cu mașina de aburi ce utiliza cărbuni, mărimea vaporului a devenit un factor critic căci necesarul de cărbuni era foarte mare.

Curând s-a vădit și un al treilea avantaj. În 1843 a fost construită prima navă mare de pasageri "Great Britain", 3600 tone capacitate, 97 metri lungime, 15 metri lățime. Nava a eșuat pe coasta Irlandei și a fost unsprezece luni expusă ploilor și furtunilor. O navă de lemn ar fi fost distrusă. Nava de oțel deși atacată de rugină a rezistat.

Navele metalice s-au impus, numai că pentru ele sarea nu mai este prieten, ci dușman. Ruginirea în apă sărată e mai rapidă ca în cea dulce. Așa că marinarul a fost condamnat să izbească sisific umflătura de rugină cu ciocanul și să dea cu pensula. Vopseaua, unsoarea și ciocanul de decojit rugina au ajuns blestemul perpetuu al marinarului.

Cine spune mare spune sare.

Sclipind în noapte

Farurile, inimi de lumină în noapte.

Rupturi bruște, sacadate, ale întunericului de explozia luminii, apoi o pauză lungă, apoi alte bătaii de lumină...

Câtă încărcătură emoțională venind din trecutul îndepărtat al speciei umane. Se întâlnesc aici, laolaltă vechea, atavica fascinație pentru foc și lumină, intrarea în ritm, hora (căci orice far este o pulsație ritmică, în cod propriu, o legănare a ochiului într-un ritm al luminii, o ordine ce îți este oferită și certitudinea pe care ți-o dă o ordine) și totodată fascinația țărmului. Atracția față de far, ca atracție față de țărm, este o măsură a unei ambiguități pe care nu o poți ignora.

Ai ales marea, ai ales apa și vibrezi la clipocitul de lumini ale țărmului.

De ce mă atrag farurile? Mi-e frică de noapte, mi-e frică de dizolvare și de abstract. Mi-e frică și totodată sunt atras și de noapte și de ștergerea detaliului, de globalul întunericului. Farul înseamnă o afirmare a stabilității în lumea de vagabondaj a mării. De ce îmi plac farurile? Nu cumva farul vine să dezvăluie, rupând întunericul nopții și profunda ambiguitate a relației mele cu marea, o relație de dragoste și ură? Odi et amo.

De la începuturile apariției farurile au avut o existență ambiguă. Era o excelentă ocazie de a dezorienta pe cei de pe mare și a-i jefui. În codul juridic al lui Solon, al Greciei antice, trei profesii erau considerate egale în drepturi și, în fapt, treceau ușor una în alta: marinari, pirați și neguțători.

Grecii atribuiau inventarea falselor faruri pentru a jefui călătorii mării lui Nauplion, regele Eubeei, fiul lui Poseidon și al Amimonei. Mitul ne spune că fiul lui Nauplion, Palamede a fost inventatorul scrisului, socotitului, măsurilor, greutateilor, jocurilor cu zaruri, al navigației și farurilor.

Palamede a murit la zidurile Troiei din cauza lui Odiseu. Nauplion aprinzând focuri viclene, faruri false a naufragiat flota greacă învingătoare ce se întorcea de la Troia.

Far este o substantivare a unui nume propriu și o amintire despre una din cele șapte minuni ale lumii antice. Este numele unei insule aflată în fața portului Alexandria, în Marea Mediterană, spre gurile de vărsare ale Nilului, în Egiptul

care pe atunci nu era atât egiptean cât grecesc, stăpânit de urmașii generalilor greci ai lui Alexandru Macedon.

Insula semăna cu o pânză de corabie iar în grecește faros înseamnă pânză. Alții susțin însă că termenul far derivă din grecescul "faos" - lumina soarelui.

În anul 331, înainte de Cristos, Alexandru Macedon a ridicat pe un loc aproape pustiu, nu era acolo decât o mică garnizoană ce păzea de invadatori gurile Nilului, orașul Alexandria. Alexandria a devenit cel mai mare oraș al Mediteranei, unde mai târziu s-a tradus în grecește Biblia din originalul semit, unde soarta avea să ciocnească pe Cleopatra, Cezar, Antoniu...

Alexandria, moștenită de urmașii unuia din generalii lui Alexandru Macedon, greci, care au stăpânit-o trei sute de ani și au transformat-o după spusele lui Strabon într-o "aglomerație de monumente și temple". Farul - un turn de marmoră albă, sprijinit sub apă - după unii - pe blocuri de sticlă a cărei fabricație era un secret și o sursă de bogăție a orașului de la gurile Nilului. Blocuri de piatră, legate prin plumb topit. Un cilindru suprapus unui octogon, la rândul lui sprijinit pe un cub. Octogonul nu era întâmplător un octogon. Fiecare din cele opt laturi ale sale era închinată unuia din cele opt vânturi. La colțurile octogonului placat cu marmoră erau dispuse statui. Statui cu performanțe curioase pentru acele timpuri. Una din ele bătea orele, alta rotitoare arăta tot timpul cu mâna spre soare. Una din statui dădea alarma sonoră la ivirea corăbiilor inamice. O lume de giganți antropomorfi de marmoră păzind soarele, timpul și dușmanii.

Deasupra celei de a treia piese arhitectonice cilindrul-cupolă înconjurat de coloane de granit era statuia aurită înaltă de șapte metri a lui Poseidon având chipul lui Alexandru Macedoneanul, cel Mare. Un fagure de încăperi, peste trei sute, pentru cei ce păzeau turnul și mențineau focul; căci turnul de la care a pornit în lume numele de far avea menirea de a semnaliza prin lumină corăbiilor. Focul era greu de întreținut, cerea mereu alte și alte lemne; exista o instalație specială pentru a urca lemnul la înălțime. Focul se vedea după unii, de la 60 de kilometri, după alții, de mult mai departe, s-a vorbit chiar de 180 kilometri. Lumina flăcării era trimisă, spre mare cu ajutorul unei imense oglinzi concave. Un turn imens, o minune recunoscută a lumii; și un turn care a dăinuit atât de mult - peste 1.500 de ani. Construcția era gigantică pentru timpul său.

Marele istoric iudeu al timpului, Iosif Flavius, susținea că avea 56 de metri; după geograful arab din secolul XII, Idrisi, turnul se înălța la peste 100 de metri. Toți marii istorici ai antichității pomenesc despre turnul de pe insula Faros: Pliniu, Strabon. Se cunosc, chiar date anecdotice, amănunte picante ale istoriei sale. A costat 800 de talanți. Constructorul, Sostrat din Cnid, a concurat prin șiretenie cu stăpânul său, regele Egiptului, Ptolomeios al doilea Filadelful, a concurat pentru memoria generațiilor viitoare.

După cum scrie Luchian, autor grec al timpului, Sostrat a săpat pe unul din blocurile de piatră inscripția: "Pentru zei și în numele salvării marinarilor, a

construit Sostrat din Cnidos, fiul lui Dexifon” iar, după aceea, a acoperit inscripția cu un strat de tencuială, pe care a scris numele regelui Sostrat; spera că tencuiala nu va rezista timpului. Nu a rezistat însă nici piatra. Întâi a lovit cutremurul. Cutremure erau multe dar farul se repara. Apoi a lovit omul, mai nemilos decât stihia.

Arabii, cucerind Egiptul, au păstrat și întreținut farul. Farul nu mai lumina pentru creștinătate ci pentru dușmanii ei. Creștinătatea a reacționat. Califul Al-Walid al Egiptului a fost convins de un agent al Bizanțului, stat pe atunci pretendent la supremație în Mediterana de est, că sub temelia farului sunt ascunse comori. Și în secolul IX după Hristos, califul a dărâmat adevărata sa comoară, farul ce lumina drumul vapoarelor spre portul său.

Farul, însă nu a fost dărâmat decât pe jumătate, pe parcurs califul s-a răzgândit! Apoi au urmat alte cutremure și din nou, istoria. A apărut orașul de pe Nil, acolo unde Delta de abia apuca să se desfacă, Cairo, un oraș creat din nimic, precum Alexandria la timpul său. Pâinea se mănâncă pe rând, cum zicea odată despre istorie un bătrân țaran ardelean. Alexandria a fost detronată, farul și mai uitat și în 1375, când a fost nevoie de locul pe care se ridicau ultimele sale blocuri de piatră, acestea au fost pur și simplu aruncate în apă.

Apa le-a păstrat mai bine decât uscatul și astăzi au fost regăsite de arheologi. Farul de la Alexandria nu mai există. Dar, a rezistat numele și astăzi toate luminile ce pulsează în nopțe, călăuzind vapoarele, se numesc faruri după numele insulei din fața Alexandriei.

Relația marinarului cu farul este relația ambiguă dintre marinar și țărnam: setea de uscat a omului rupt de elementul său natural și pe de altă parte, frica de uscat a vaporului, făcut pentru apă, tot așa de străin uscatului, precum omul mării. Omul tânjește după țărnam, vaporul se teme de el. Atunci când în nopțe pulsează ochiul de lumină se contopesc în sclipirea lui, certitudin, speranțe, frică, aprehensiuni.

Focul, “floarea roșie” a lui Mawgli, băiatul junglei lui Kipling, nu tulbură numai fiarele ce străbat jungla, ci și omul care străbate marea.

Marea

“Nemărginirea pururea mișcată” scria Eminescu despre mare într-o scrisoare către Veronica Micle. În scurta definiție, mai exact epitet determinante, metafore ce prin îngrămădire epuizează substanța subiectului a prins “Sfânta Treime” a mării: spațiul, timpul și veșnica mișcare. Mișcarea, căci Eminescu sesizează o trăsătură esențială - marea ca scenă privilegiată, interfață electivă a forțelor cosmice. Oceanul este o “cale regală” a uriașului templu cosmic, întruchiparea unei lumi a forțelor primare spre care arta s-a apropiat prin barochism. Ne-o spune Eugenio d’Ors:

“Cele două trăsături... pentru a defini barochismul în morfologia sa, **continuitatea** - cea a râului, cea a valurilor, între care nu există posibilitate de separare discretă; **multipolaritatea**, ca cea a aerului, docil la salturile rozei vânturilor. Și nu mai puțin celelalte două trăsături, cele ale spiritului barocului; **dinamismul** său, sursă de agitație instabilă; **panteismul** său, al cărui itinerar, pe cele două șosele naționale, Oceanul, viața, marchează vecinătatea uriașului templu al Cosmosului, în care e venerată de-a pururi, nu figura difuză a lui Pan, ci muzica sa”.

Tot d’Ors atrage atenția asupra poemului lui Baudelaire, “Les phares” în care vorbește despre barocul Rubens:

Mais où la vie coule et s’agite sans cesse

Comme l’air dans le ciel et la mer dans la mer.

Parcă sună a ceva cunoscut. Unde am mai întâlnit oare imaginea?

“vânturile, valurile”

Și ne întoarcem iarăși la formulele scurte, dureroase în nediscursivitatea lor, umplând ca în desenul japonez cu viață violentă, tumultuoasă a unui sistem deschis scheletul câtorva linii - ne întoarcem la Eminescu. Iar ceea ce poate fi receptat ca poezie, gândit într-o noapte înstelată la etravă în foșnetul valului care se sparge devine durere și viață: vânturile, valurile.

*
* *

Marea (Dicționarul de simboluri Jean Chevalier, Paris, 1969)

Marea și segmentul terestru ce se învecinează cu ea reprezintă un semn al dinamicii vieții, al nașterilor, al transformării și al regenerării. În același timp marea simbolizează o stare de tranziție între posibilități încă neformulate și realități constituite ferm, o stare de ambivalență care se poate încheia bine sau rău. De aici rezultă că marea este în același timp simbol al vieții și al morții.

Cu această încărcătură semantică a intrat atât în vechile cosmo și teogonii cât și în simbolistica Bibliei sau în doctrinele misticilor din Evul Mediu.

*
* *

Uscatul este deformare statică, “înghețată”.

Oceanul este deformare dinamică.

Peisajul vine, se prăbușește peste tine, în caleidoscopul mutilării lui continue de către vânt. Vântul este drojdia apei. Peisajul “la uscat” este un accident conservat, peisajul pe mare este un incident în progres. Omniprezența mării pare apăsătoare. Și totuși nu este decât un pandativ al omniprezenței aerului ce acoperă ca o căciulă totul. Și atunci care este baiul? Nu ai cum să reazemi ochiul.

Am întâlnit expresia asta “a da reazem ochiului” în cartea celebrului geolog german Hans Cloos.

Asta e ceea ce lipsește oceanului și poate induce o neliniște. Suntem obișnuiți să trăim în unde vizuale reflectate. Să ne rezemăm cu privirea.

Omniprezența apei înseamnă de fapt o absență - a pământului.

Plăcerea este la zona de contact când acel “nici în car nici în căruță” e convertit în plăcerea perversă a controlului (de fapt aparent numai) a tuturor alternativelor și posibilităților. Pentru un “proiectant” apraxic și abulic ca mine - postura ideală.

Totul însă inconștient, difuz resimțit.

Aici e cheia plăcerii ambigue a insulelor.

Blaga în discursul său de la primirea în Academie “Elogiul satului românesc” vorbea despre sătean ca despre trăitorul în zăriștea cosmică. Termenul, zăriștea cosmică, se potrivește minunat mării.

Căci marea este orizont.

Circularitatea lui te prinde, te încercuiește.

Ca acel simbol al capturii, întruchipat circular în fața ochilor noștri - prostovolul. L-am admirat în acțiune la Karaci, pe un pod peste unul din brațele Indusului. Cercul zbucnit de plasă trezindu-mi o senzație extrem de ambiguă: Echidistanța. Egocentrismul topografic impus.

Neliniștea ochiului “nerezemat” față de infinit.

Țărnuțul îmbogățește omul dându-i certitudinea obraznică a câinelui care latră din gangul propriu.

Noapte cu lună, lumină slabă, difuză. Mare montată, 4-5, dar cu val din pupa. Cartul de la navigație, eu și nostromul venit în crucea nopții să se lipească și el de o eventuală cafea.

Vine, privește și spune scârbit:

- Umblăm razna prin nămeți!

Mă uit pe geamul larg al comenzii și mă izbește realitatea comparației - însumarea creștelor de val se compune într-un câmp de nămeți frământați de vânt.

De fapt valul e apă, vânt și întindere. Cel puțin asta îți evocă, iar nămeții - apă, vânt, întindere, frig. Zăpada e tot o apă. De multe ori comparația, strict senzorială ascunde înrudiri profunde iar elementul comun al celor două este întinderea, spațiul larg de respirație și albeața - albeața apei încremenită de frig și albeața apei răscolită de vânt.

Sunt îngrozit de GEOMETRIA apei.

Pânza infinită, întinsură sclipind sub lună, devine deodată violent mototolită de vânt, un univers al variațiunilor fără început și fără sfârșit, o lume violent și variat tridimensională, în epilepsia nestăvilă a prefacerilor.

Marea.

DICTIONAR DE TERMENI

Acostare - Manevra prin care se aduce și se leagă un mijloc de navigație cu bordul sau cu pupa la dană, geamandură etc.

Afterpick - (compartiment de coliziune pupa)

Compartiment etanș la pupa delimitat de etambou și cel mai apropiat perete etanș. Funcționează ca tanc de balast pentru corectarea asietei și limitează pătrunderea apei în caz de coliziune

Agent - Reprezentant oficial al marinei unei țări într-un port sau într-o altă țară. Acordă asistență comandantului navei în relațiile cu autoritățile locale. Agentul navei este reprezentant al echipajului în legătură cu oficialitățile portului unde s-a făcut escală.

Ajmec - Ajutor mecanic.

Aldis (lampă aldis) - lampă de semnalizare folosită pentru transmiterea semnalelor optice în alfabet Morse. Navele mai mari de 150 tone trebuie să aibă o lampă de semnalizare ale cărei semnale să fie vizibile de la o distanță de 3 mii marine.

Alidadă - Instrument de navigație fixat pe cercul gradat al compasului magnetic sau al girocompasului și destinat măsurării direcțiilor pe mare.

Amarare - Așezarea, fixarea, legarea obiectelor și instalațiilor de la bord pentru a împiedica deplasarea acestora pe mare agitată.

Amplidan - Difuzor, sistem de avertizare generală la bord

Aprova (a) - A se înclina spre prova și a rămâne în această poziție până se înlătură cauza înclinării (deplasarea mărfii, apă în compartiment prova etc.)

Asietă - Poziție a planului de bază al navei față de planul orizontal.

Baba - Dispozitiv servind pentru legarea parâmelor. Placă pe care sunt fixate două ciuperci de metal sau beton, evazajul ciupercii reținând "gașa" - bucla de parâmă.

Balast - Lest. Încărcătură suplimentară adusă la bord pentru menținerea stabilității navei. Tancuri de balast - compartimente de la bordul unui mijloc de navigație destinate umplerii sau golirii cu apă - balast.

Baltă - Marea (argou); (A arunca la baltă, A cădea la baltă)

Bandă - Înclinare temporară a unui mijloc de navigație când într-un bord când în celălalt. Balans.

Banda măsurată în grade (dreapta sau stânga) măsoară ruliul, înclinarea navei în dinamică.

Bandă dreapta (stânga): comandă pentru timonier de a da cârma la dreapta sau stânga.

Bandulă - Dispozitiv format dintr-o pară de lemn sau cauciuc agățată de o saulă al cărei cap liber se prinde de parâma de legare a navei. Se aruncă la locul dorit și de pară - saulă se trage parâma.

Bara-bara - În înțelegere cu, asociere nemărturisită, aliat cu (argou).

Barbă - Vegetație și scoici prinse de carenă și partea imersă a unui mijloc de navigație (ceea ce mărește deplasamentul și scade viteza navei cu 3-4 noduri).

Baseă - Deformare locală a bordajului navei datorită unor lovituri exterioare.

Bocaport - Gură de magazie cu sistem de închidere în timpul navigației.

Bonsai - Arbore pitic cultivat în ghiveci obținut prin atrofia rădăcinilor și ligatura ramurilor, prin "insetare", limitarea accesului la apă.

Buf - Afacerea marinarului bazată pe vânzări-cumpărări, cu sau fără contrabandă. Agoniseală obținută pe căi tipic marinărești implicând marfa sau banii (argou).

Bulău - Marea agitată care "scutură" nava și echipajul (argou).

Bulb - Prelungire sub formă de umflătură a carenei unui mijloc de navigație.

Bunghi (a) - A vedea, a privi (argou)

Bunker - Compartiment la bord pentru cărbune în navigația din trecut (cu cărbuni).

Buncăr - Buncherarea - Alimentarea cu combustibili lichizi în flota modernă.

Buoy - Geamandură. Corp plutitor de construcție specială vopsit în anumite culori, ancorat pe mare în anumite locuri având scopul de a avertiza de la distanță pe navigatori - limite de pase, poligoane, alte pericole.

Cablu - Unitate de măsură pentru distanțe mici egală cu a zecea parte dintr-o milă marină, adică 185,2 metri (unele acordându-i valori diferite SUA 219 m, Franța și Spania 200 m, Olanda 225 m)

Canarisi (a se) - Înclinarea navei într-unul din borduri și rămânerea în această poziție (vânt lateral puternic, alunecări de greutate, apă pătrunsă în compartimente dintr-un bord, consum "asimetric" de combustibil sau apă din compartimente aflate într-un singur bord etc.).

Cambuză - Depozitul-cămară de alimente la bord cu temperatură constantă menținută sistem frigidier, umiditate constantă permițând conservarea îndelungată a alimentelor.

Capă - Poziția navei cu prova în val pentru a suporta mai ușor valul, vântul, furtuna

A ține la capă = a naviga pe mare rea cu prova orientată perpendicular pe val.

Caplama - Mod de prindere a scândurilor astfel ca fiecare scândură să o acopere pe cea precedentă cu o lățime de doi centimetri (prin extensie cârpitură, acoperire).

Careu - Compartiment cu destinații speciale (sală de mese, de lectură) pentru cadrele bordului.

Castel - Ansamblu de încăperi situate deasupra punții. Partea locuibilă a navei.

Cârmă - Aripă de dimensiuni limitate prin rotirea căreia în jurul unui ax se realizează manevrarea navei. Normal montată la pupa navei. Suprafața și poziția sa în raport cu direcția curentului respins de elice influențează direct manevrabilitatea navei. Cârmă se orientează în borduri până la 35 grade (puncte).

Cheie de lanț - Unitatea de lungime standard pentru lanțul de ancoră stabilită convențional în diferite state. Variaza între 23-30 m. Totodată reprezintă unități funcționale independente, legate între ele. Numărul lor variază în funcție de tipul navei fără a depăși în general 14.

Cheson - Dulap în care marinarii își păstrează efectele de bord. Cutie de metal etanșă folosită la lucrări subacvatice în care se ridică presiunea peste cea atmosferică.

Chilă - Partea cea mai de jos a unei nave. Element principal al structurii longitudinale a navei. Partea ei din față se numește etravă, cea din spate etambou. Formată din grindă compactă la navele mici sau foi de tablă mai groase la navele mari.

Ciugulit - Băut, discret beat (argou).

Claustrofobie - Teamă patologică de spații închise.

Cocârț - Băuturi alcoolice (argou).

Comanda - Loc unde își desfășoară activitatea comandantul, ofițerul de navigație de cart și pilotul navei.

Cont străin - Navă românească angajată de o companie străină navigând în "cont străin".

Copastie - Bordură de lemn sau metal montată pe parapetul sau balustrada care împrejmuiește partea navei.

Coța (a) - A strânge mărfurile sau materialele în baloturi pentru a le încărca - descărca din navă. Se manevrează cu o plasă sau un cablu - sapan. Ansamblu marfă plus sapan se numește coțadă.

Covertă - Puntea superioară, continuă, pune înălțată, punte de manevră.

Cravată - A da unei nave cravată - a remorca o navă.

Navă la cravată - navă remorcată.

Dană - Loc de-a lungul cheurilor amenajat pentru acostarea navelor și pentru încărcarea-descărcarea mărfurilor.

Dangă - Ștampilă. Semn făcut cu fierul roșu sau cu substanțe corozive pe pielea cailor și a vitelor pentru a le identifica.

Derivă - Abatere nedorită a navei de la drum sub influența unor factori cum sunt vântul, valul, curentul, forțele de propulsie nesimetrice din babord sau tribord.

Dilaila - Chef, petrecere (argou).

Doc - Bazin portuar destinat încărcării-descărcării precum și reparării navelor.

Ecolalie - Simptom a unor boli nervoase, repetarea automată a vorbelor altuia.

Estacadă - Platformă între mal și apă în zone cu ape mici destinată să facă legătura cu navele care nu se pot apropia din cauza adâncimii.

Etalon (punte etalon) - Punte superioară unde se instalează aparatele electrice de navigație cărora li s-a făcut corecția. Poziția limitează influența maselor magnetice de la bord.

Etravă - Grindă ce închide corpul navei la extremitatea prova construită pentru a rezista la șocurile de la acostare, lovire de cheu, fund, ghiață.

Fluturi de hublou - Piulițe de înșurubare de la hublouri cu evazaje pentru a se putea manevra rapid și ușor, în vederea închiderii etanșe sau deschiderii rapide.

Forpic (forpeak) - Compartiment situat spre prova între etravă și peretele de coliziune, perete etanș situat la cel puțin 5% din lungimea navei delimitând inundarea în cazul când forpicul, primul din compartimentele etanșe este totuși inundat.

Frend (frenzi) - Prieten(i) (argou).

Ful, fuleanu - Plin de... (argou).

Gavrilă - Porecla motorului principal al navei.

Girație - Manevra de a gira, întoarcerea lentă a navei într-unul din borduri menținând constant unghiul de cârmă până aproape de noua direcție pe care trebuie să se înscrie.

Girobusola (girocompas) - Aparat ce arată în permanență drumul adevărat urmat de navă fără a fi influențat nici de magnetismul terestru nici de magnetismul navei. Astfel poate înlocui cu succes pe navele moderne compasul magnetic. Aflat în rotație se stabilește în planul meridianului geografic. Presupune o sursă neîntreruptă de curent electric și rotația fiind cu mare viteză (20.000 rotații pe minut) măsuri permanente de răcire.

Grad - Diviziune a scării de agitație a mării.

Gradul 1: valuri ușoare, scurte, înalte de 0,10-0,70 m. Ușor ondulată.

Gradul 2: încrețită, crestele valurilor încep să se spargă dând spumă sticloasă.

Gradul 3: ușor agitată, valuri lungi, înalte 0,75-2,00 m, creste înspumate.

Gradul 4: cu berbeci, crestele valurilor sparte, spuma le poate ocupa versanții.

Gradul 5: agitată, cu spumă.

Gradul 6: foarte agitată, valuri lungi, înalte 6-9 m

Gradul 7: furtunoasă, valuri lungi, înalte 9-12 m, spuma acoperă toată suprafața.

Gradul 8: uragan, spumă compactă, înălțime val 12-14 m.

Gradul 9: înălțime val 14-34 m, spumă compactă, atmosferă saturată cu pulbere de apă.

Grui - Instalație folosită la bord pentru a manevra diferite obiecte și greutăți (bărți, ancorare, scări de bord).

Haiku - Poezie japoneză alcătuită din 17 silabe dispuse în trei grupe.

Hublou - Fereastră rotundă în bordajul navei prevăzută cu ramă de metal, geam gros și etanș, capac rezistent destinată iluminării naturale și aerisirii compartimentului.

Înălțime metacentrică - vezi metacentru.

Lampă aldis - vezi aldis.

Maistru de lemn - "Lemnar" de punte, mecanic și dulgher ținând administrativ de personalul navigant de punte.

Manică - Furtun de pânză de in sau cânepă folosit la stingerea incendiilor, ambarcarea apei în tancuri, spălarea punții.

Marangoz - Dulgher specializat în lemnărie de bord sau construcția navelor de lemn.

Maree - Ridicare periodică a nivelului oceanelor și mărilor închise (flux și reflux).

Mașina - Motor adaptat să funcționeze în condițiile de la bordul navei. Sistemul de propulsie navală. Echipajul secției mecanice a navei.

Matol - Beat (argou).

Mațagon - Ciocan de metal cu ambele extremități tăioase cu ajutorul căruia se desprinde rugina și pictura de pe părțile metalice ale navei.

Meclă - Fizionomie (argou).

Metacentru (înălțime metacentrică) - Caracteristică constructivă a unei nave. Metacentrul este centrul de curbură al traiectoriei descrise de centrul de carenă a unei nave. Înălțimea metacentrică este distanța între centrul de greutate al navei și metacentru. Înălțimea metacentrică transversală este o măsură a stabilității transversale a navei. Când valoarea este prea mică există pericolul răsturnării. Valoarea prea mare dă mișcări de rulu, laterale rezezi și bruște. Valorile înălțimii metacentrice sunt între 0,2 m (nave de pasageri) și 2,5 m (nave militare).

Minginie - Grindă lată ce susține prin greutatea ei panourile și prelatele gurilor de magazii.

Mogăldan - Muncitor în port, formulă de minimalizare (argou).

Molă (a) - A da drumul, a slăbi o parâma.

Muson - Vânt periodic și stabil caracteristic pentru sudul Asiei care între un sezon și altul își inversează direcția dominantă de pe continent pe ocean. Se manifestă pe un brâu de 5000 mile marine lungime și 100 mile marine lățime.

Navlosire (afretare) - Închirierea unui mijloc de navigație. Armatorul și navlositorul încheie un contract privind clauzele transportului de mărfuri cu ajutorul navei.

Nod - Unitate de măsură a vitezei navei și a unor curenți marini. Un nod este o viteză de o milă marină pe oră deci 1852 metri pe oră, 0,5144 metri pe secundă.

Nord - Unul din cele patru puncte cardinale aflat în direcția Steii polare. Reper în funcție de care contează direcțiile pe mare - drumuri, relevante.

Oier - Navă amenajată pentru transportul de oi.

Paletă - Panou-grătar pe care se stivuesc unele categorii de mărfuri pentru a fi transportate în incinta portului și bord. Paletizarea este o formă de manipulare mecanizată și transport mecanizat al mărfii.

Parai - Dolari (argou).

Parâma - Frânghie sau cablu din material vegetal, sintetic sau metal răsucit sau împletit folosit la bordul navei pentru legarea acestuia sau diferite lucrări marinărești. Trebuie să fie rezistentă, flexibilă și manevrabilă. Parâma clasică de manevră are o circumferință de 180 mm.

Pasă - Culoar delimitat cu navigație sigură, ferită de stânci, epave, bancuri de nisip. Drumul navigabil pe pasă este marcat cu mijloace fixe plutitoare sau prin aliniamente de pe țărm. Navigând din larg spre țărm balizele piturate în roșu indică limita stângă a pazei iar cele în negru partea dreaptă. Pasa are marcate limitele, axa și posibilele locuri de întoarcere.

Pescaj - Distanța verticală între linia de plutire și chilă. Adâncimea cu care se afundă nava în apă. Există pescaj prova, pupa, mediu și maxim.

Pescărici - Navă de pescuit (argou).

Poala miresei - Horbota de spumă la spargerea valului în impactul cu prova navei.

Poarta doi - Sediul Miliției și al Securității în portul Constanța (situat la poarta doi de intrare în port).

Principalul - Denumire dată respectuos motorului principal cel ce asigură propulsia navei prin rotirea axului portelice. Căderea principalului, oprirea sa reprezintă un pericol major pentru navă pe o mare montată, navă devenind un obiect pasiv supus valului și vântului.

Prova - Partea din față a corpului unui mijloc de navigație.

Punct - Coordonatele geografice ale navei (longitudine, latitudine)

P. adevărat - Determinate prin repere astronomice sau costiere

P. estimat - P. determinat prin calcule în care intră valorile drumului, distanței și vitezei determinate cu mijloace de bord.

P. poate fi oferit și de satelit în care instalația "satelit" de la bord joacă rolul unui terminal.

Punte etalon - Vezi etalon.

Pupa - Partea de dinapoi a unui mijloc de navigație.

Radar - Aparat ce emite unde electromagnetice și apoi recepționează ecourile acestora localizând repere ce permit navigatorilor să evite abordajele, să se deplaseze pe timp de noapte sau ceață, să determine punctul navei, să se orienteze în apropierea coastelor.

Radă - Acvatoriu din apropierea unei coaste, relativ ferit de vânturi, de valuri și de curenți servind la staționarea în vederea intrării în port sau pentru adăpostirea navelor când în larg bănuie furtuna.

Ranga unu - Căpitan de rangul întâi, comandor de marină (argou)

Registru - Societate ce emite reguli pe care orice armator trebuie să le respecte la construcția și reparația navelor. (conform Convenției Internaționale de siguranță a navelor de comerț și a vieții umane pe mare).

Relevment - Unghiul în plan orizontal format între direcția nord și direcția la un reper de navigație vizat de la bord (astru, obiect marin sau terestru). Se măsoară cu alidada.

Rondou - Drum descris de nava ce întoarce cu 180 grade.

Ro-Ro - Navă tip intră-ieși (roll on - roll of ship), navă de construcție modernă destinată transportului de vehicule rutiere sau feroviare cu etravă și etambon rabatabile (vezi chilă), cu acces prin saborduri (deschideri) speciale a acestor vehicule marfă.

Ruf - Suprastructură ce ocupă numai o parte din lățimea navei și unde se amenajează încăperi pentru echipaj. Suprastructură la cutere și iahturi mici destinată să mărească spațiul interior.

Saborda (a) - A scufunda intenționat nava. Sabord - Deschizătură mare în punte sau parapet destinată să ușureze încărcarea-descărcarea sau scurgerea apei de pe punte în afara bordului.

Sacul marinarului - Sac de pânză 90-100 cm x 30-35 cm folosit de marinari pentru păstrarea obiectelor personale. Prin extensie obiceiul de a despăgubi pe cei naufragiați cu cele imediat necesare.

Sampan - Navă orientală (Marea Chinei, Japoniei, apele Indoneziei) construită din lemn și prevăzută cu 1-3 arbori, vele din fibre de bambus.

Santină - Spațiu cuprins între fundul navei și panourile metalice (puntea dublului fund sau prima punte de deasupra chilei) unde se adună lichidele infiltrate sau scurse de la tubulaturi. Cu ajutorul pompei de santină aceste lichide sunt evacuate de la bord.

Sas - Încăpere sau compartiment dintr-un sistem tehnic sau o instalație care poate comunica alternativ cu alte încăperi sau exteriorul.

Saulă - Parâmb (frânghie sau cablu) cu o circumferință de 15-35 mm.

Scuipa (a) - A denunța, a da informații autorităților (argou).

Sfert; a da sfertul - Anunțarea cu un sfert de oră înainte a celor ce intră în cart, procedură obligatorie.

Shipchandler - Firmă, individ ce procură provizii și orice furnitură de navigație necesară navelor (de obicei cu scutire de taxe vamale).

Socar - Parâmb (frânghie, cablu) cu circumferința maximă de 80 mm.

Stivator - Docher, specializat în arimarea, amararea mărfurilor navale.

Șalandă - Navă nepropulsată cu fundul plat, nepuntată.

Școndru - Bucată de lemn cilindrică, groasă. Folosită la menținerea la distanță de mal a navelor fluviale sau la marcarea pericolelor de navigație (înfipță în fundul apei).

Șenal - Canal navigabil. Zonă de canal, bazin sau lac unde adâncimea și lățimea sunt suficiente pentru a permite trecerea navelor în dublu sens.

Șpagă - Mită, ciubuc, a da "dreptul" (argou).

Șrot - Primul produs obținut în cursul măcinării grâului. Material furajer obținut din resturi de semințe după extragerea uleiului.

Tanc - Compartiment etanș din tablă sau oțel folosit la bord pentru a depozita lichide-apă, combustibili, lubrefianți. Rezervoare, cisterne aflate la bordul navei. Tancurile de balast permit să se regleze pescajul, afundarea navei în apă.

Tangaj - Mișcarea oscilatorie de înclinare a navei spre prova și spre pupa datorită valurilor și vânturilor.

Tapioca - Produs obținut din uscarea și granulara maniocului.

Teugă - Suprastructură prova. Punte situată deasupra punții principale la prova, întinsă dintr-un bord în altul.

Timonă - Roată de lemn sau metal destinată să acționeze cârma unei nave. Deși acum este înlocuită de o pârghie cursor la navele moderne, terminologia "a ține la timonă" pentru a ține la cârmă se păstrează.

Travers - Care se află într-o direcție perpendiculară față de axul longitudinal al navei sau în sectorul cuprins în ambele borduri între 45° înainte sau după această perpendiculară.

Traversadă - Cursă a unei nave între două porturi maritime oceanice situate pe maluri opuse.

Vardie - Marinar din echipajul unei nave comerciale numit în serviciu "la schelă" (la scara de acces a navei) care controlează accesul la bord și supraveghează activitățile la punte în timpul staționării.

Vestibular - Aparatul fiziologic situat la nivelul urechii interne a omului ce îi dă orientarea tridimensională în spațiu. Alcătuit din trei canale semicirculare membranoase dispuse în cele trei planuri și granulații ce plutesc în lichid "otoliți". Suferința aparatului vestibular suprasolicitat este baza fiziologică a nautopatiei - răului de mare.

Vinci - Mașină de forță cu ajutorul căreia se virează și se filează parâme și lanțuri pe tambure cu axe orizontale acționate manual, mecanic sau hidraulic.

Voltă - A naviga în volte - a naviga în zig-zag.

Bucă formată cu parâma sau saula pe babă sau tacher.

Cuprins

Pseudo cuvânt înainte	7
Colegilor mei de voiaj cu dragoste	9
Thalassa! Thalassa!	11
Ce este și ce nu este o carte despre navigație	12
Navigator sau marinăr	14
Indignările tovarășului Adam	17
Puntea și mașina	19
Sindromul chesonului	20
Fieroaica	22
Le vin est tiré, il faut le boire!	23
Navalizare	24
Ochiul	26
Echipaj	27
Moartea cu chip de femeie	29
Povestea unui galbin și a unei parale	32
Femeia asta ascunde pe cineva în baie	33
Alcool	36
Întâi haleala și-apoi morala	40
Trăirea tantalică	44
Lăcrimar	46
Șobolanul nostru cel de toate zilele	47
Din nou despre șobolan	50
Rău de mare	53
Bulău	54
Secretar de partid	56
Comanda noaptea	58
Supraviețuiri la număr	59
Cartul și sfertul	61
Birourile	62
ICRAL via SUA	64
Vama	65
Pirania	69
Navrom, PCTF and Co.	70
Sărut mâna, doamnelor!	73
Naivii pe mare	75
Argou și miștocărie	77
Chirie pentru speranță	79

Badagraz	82
Eu nu mănânc carne moartă!	82
Ai noștri, ai noștri	83
<i>Se poate și așé</i> <i>Victima primului sistem de semnalizare</i> <i>Victima celui de-al doilea sistem de semnalizare</i> <i>Dă și tu două picioare în ușă...</i> <i>Eu, prietene, numai românește</i> <i>Sconșul</i> <i>Dacă omul vrea, poate orice</i> <i>Cum, nu vrei corcodușe?</i> <i>K.G.B.</i> <i>Terra incognita. Hic sunt leones</i> <i>Lipatca din Jurilofca</i> <i>Depășit de cuceririle tehnico-științifice</i> <i>Florică vrea muștar</i> <i>Un ospătar jegos</i> <i>Principesa</i> <i>Milițienii se servește cu pastile de ficat</i> <i>Doamne-Doamne</i> <i>Pistolarii ăștia sunt cei mai periculoși</i> <i>Demnitate</i> <i>Je seme à tout vent</i> <i>Fulga</i> <i>Lipovenii de la pescării</i> <i>Giorgio della Frigo</i> <i>Turcii din piața Chilieii</i> <i>Iulică Hong Kong</i> <i>Chemăți miliția! Înjură cineva, aicea la vapor, partidul!</i>	
Bancuri marinărești	96
Clapacioace	98
Să facem o tablă	99
Olandezul zburător și legenda locurilor blestemate	100
Wireless	102
Nea Costică, oare românii sunt comuniști?	105
I-a bătut Dumnezeu (I)	106
I-a bătut Dumnezeu (II)	109
Zâmbetul milițianului este poarta iadului	112
Tovarășul Chiva de la CADRE, de la VERIFICĂRI	115
Doi saci de cafea	116
Imputația	122
Du-te dar la luptă	124
Repatriere	126
Asta a fost tot	128
Mie nu mi-a spus nimeni înainte	129

Transfugii	129
Şantier la Mangalia	130
Calendarul	131
Vorbele sunt făcute ca să ascundă gândurile	131
Bandar Abbas, voiaj de nuntă	133
O fi vaporul puşcărie dar nici chiar așa, pe față	134
Rechinii	135
Două sute de guldeni	136
Velierul	137
Pomana	138
Traversada	139
Pacientul	140
Salvare pe mare	141
Vama neagră	141
Educație sanitară	142
Inspecție la cabine	143
Val-vârtej	144
Bord	145
Black gang	145
Un comandant adevărat	147
Droguri și apă de spălat	147
Presimțire	148
Hotdogs	153
Românul e cu bunghiul și ciordeala	154
Magia numelui	155
Barca de salvare	156
4500 TDW	157
Cârma	159
Solaris	160
Ciuca bățăilor	162
Război și marinărie	164
Fetele de la Bangkok	165
Pasageri clandestini	166
Astă noapte n-a fost noapte, a fost jumătate moarte	172
Mediterana, Port Said, Canalul de Suez	175
Suez pe calea Mării Roșii	180
Bastarzi	185
Diuze, injectoare, vidia și cositor la Suez	186
Ciment și război pe Suez	186
Vama Alexandria colț cu Petromin	186
Psihanaliză	187
Că mie mi-a curs sânge din nas	188
La mulți ani!	190
Un comandant din cale afară de veninos	191
Schimbare de echipaj	192
Mucegai, Tudorică și Bobiță	193

Jur pe pâine și pe ochii mei	195
Secund cu delegație	196
Muște la careu și secunzi suspicioși	197
Rien n'est plus difficile que de soigner en même temps son malade et sa reputation	199
Apendicită în Caraibe	200
Moare brutarul!	201
I am not a black man	202
Linia curvă este linia care mere, mere și se întoarne de unde a plecat	202
Cine nu are bani miroase a prost	203
Rușii au inventat munca în trei schimburi iar românul loboda și mersul pe jos	207
Banul este ochiul dracului	208
Baraterie la firul ierbii	209
Mașină second hand	210
La cravată	212
Un comandant răstignit pe condițional	213
Lichidați martorii	213
De la frica-n sân la frica-n gene	214
Nebuni pe mare	215
Zi-i mamă curvă că altfel zice ea prima	216
Cine bea apă din tanc	217
Debarcare prin evadare	217
Levitație	222
Departee de lumea dezlăntuită	223
Fuck your mother	224
Hula de Las Palmas	226
Pilot la Rotterdam	226
Dacă... ..	228
Noabidou - deșert și business	229
Lagos, Nigeria	230
Good morning ladies and gentlemen!	231
Abidjan, Coasta de Fildeș	231
Port Redy	231
Berbera, Somalia	232
Prietenul meu, Bobiță	232
Goa, țarmul Indiei de Vest	234
Biserica Imaculatei Concepții, Goa	237
Legea cererii și a ofertei	239
Pescărici	240
Pescărușul	241
Testoasele	242
Botezul	243
Animale pe mare	244
Gogu	246
Revelion 1989	247

Ship going South call ship going North.....	248
Plajă în Atlanticul de Sud	249
Întâlnire la cinci grade latitudine nordică	250
Un'te duci tu mielule? La tăiere domnule.....	251
Ultimul voiaj	252
Anul trecut pe aici mi-a murit un consătean	253
Tunelul.....	254
Râmând prin Marea Roșie	255
Dosarele X	257
Boat people	258
Crocodil farm. Stop here	259
Madras	262
Hinduism și creștinism. Ramakrishna si Vivekananda	265
Darkinesvar, Calcutta.....	268
Cotețari și pricopsenii.....	271
Mașina	272
Ofițer de punte.....	273
Chemarea Mării	275
Tibi și Ciobi	275
Socotra.....	278
Spre casă, spre Mediterana	279
Bancnota de zece pesos.....	281
Cum am scăpat eu de SIDA.....	282
Risc	283
Curenții galvanici	285
Nimic nu taie ca sârma	285
Trebuie să fie o greșeală	285
Metaforă și realitate	286
Așteptându-l pe Rubi	286
Numeri regnum mundum	290
Biliard pe mare	291
Eu și cu tine suntem de același sânge	294
Auf einem seemanns grab da bluchen keine rosen	295
De la colții dragonului la Marea Diavolului	302
Arhimede ne garantează viața dar ne prezice și moartea	304
Valul care ucide	307
Obuzul nu cade de două ori în același loc	312
Corăbii fantomă	314
Munții plutitori de gheață	315
Cine spune mare spune sare	318
Sclipind în noapte	320
Marea	322
Dicționar de termeni	325



20.000 lei

ISBN 973-9290-12-4